

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Les dirigeables en cas de guerre

La reprise des courses d'obstacles

Publications Pierre Lafitte & C
Je ois le Femina les Fermes et Château
Musica la Jeunesse la La Vie au Grand Air
9 & 11, avenue de l'Opéra, Paris

Abonnements :
 Paris et Départements " " " 24 francs.
 " " " " " 28 " "
 "Téléphones" 280.52. 280.56. 254.88



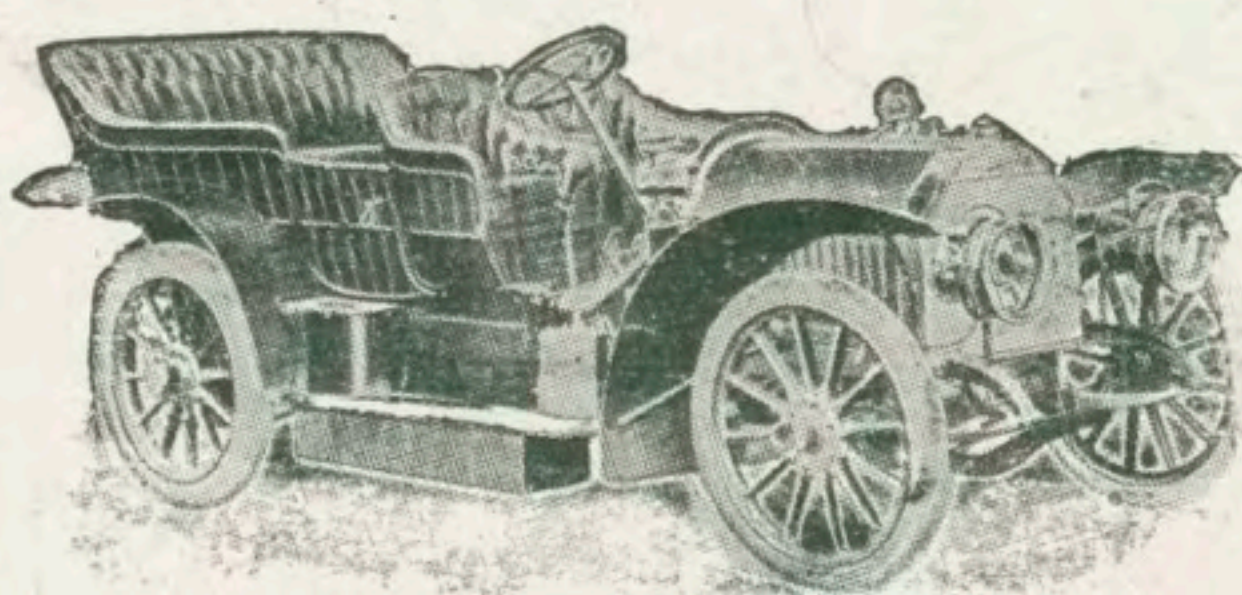
Pneumatiques-cuir
Samson
 Breveté S.G.D.G.
Antidérapants
imperforables
 aussi bons pour la route
 que pour la ville
 10, rue François-I^{er}
 PARIS
 Adr. Télégr. Pneussans
 Téléph. 544-33
 Maisons à Berlin, Boston,
 Bruxelles, Chicago, Genève,
 Londres, New-York, Vienne,
 Milan.

SANTAL MIDY
 INOFFENSIF.
 Supprime Copahu, Cubébe,
 Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
 et rapide des maladies
 contagieuses; très effi-
 cace dans les maladies
 de la vessie: cystite du col,
 catarrhe, hématurie.
 113, faub. St-Honoré, PARIS

MOTO
NAPHTA

L'idéal du grand touriste,
 c'est la Voiture **BERLIET**

La grande
 victorieuse
 en 1905



Détient le
 record de la
 consom-
 mation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social: 12, Chemin des Quatre-Maisons & LYON

CYCLES ET AUTOMOBILES
GLADIATOR

DEMANDEZ LE CATALOGUE

Direction au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

Magasins de vente à Paris: 62, avenue de la Grande-Armée - 18, boulevard Montmartre.

CHAMPAGNE



HEIDSIECK

Maison fondée en 1785
 KUNKELMANN & Co - Succ^{rs}

REIMS

PARFUM
FLORAMYE
 L.T. PIVER
 PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.



— Y a-t-il vraiment intérêt à aller au Pôle en ballon?...
 — Enorme. On fait blanchir son linge à Londres... on fera venir ses glaces du Pôle Nord.



— Vous croyez qu'on peut arriver au pôle en ballon?...
 — Je n'en doute pas une minute. La seule difficulté, ce sera d'en revenir!



— Vous savez... j'aimerais autant que ma femme maigrisse un peu...
 — Pourquoi ça... vous n'êtes donc pas partisan du plus lourd que l'air?



— Je suis éreinté, Monsieur le chauffeur, vendriez-vous me faire une toute petite place?...
 — Avec plaisir, mais il faudrait d'abord me prouver que vous n'êtes pas un assassin.

PRENEZ GARDE, l'adame
 vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou deviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. — Avoir soin de bien spécifier: **Thyroidine Bouty**.

Lire **FEMINA**

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
 Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
 Fabricant breveté s.g.d.g.
 FOURNISSEUR DES HOPITAUX
 PARIS, 10, Rue Hautefeuille
 LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
 Envoi F^{co} Catalogue

Etablissements Bergougnan & C^{ie}
 PNEU

LE GAULOIS
 Clermont-Ferrand

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancher des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix: la boîte, 2 fr. 50 franco

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulevard Bonne-Nouvelle, Paris.

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon: 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

POUR MAIGRIR



sûrement sans danger et sans régime, prenez le **Thé Mexicain** du Dr JAWAS. Seul remède végétal, inoffensif et absolument certain. Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille. Succès consacré. — La boîte: 5 fr. les 6 boîtes: 28 fr. (reçu mandat).

Pharmacie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et partout.

SOINS, HYGIÈNE

Demandez le catalogue francs de la nouvelle ceinture pour l'ÉVENTRÉ et combattant l'OBESITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouvez les CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèses, urinaux, etc., etc. DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTÈLES. S'adresser chez **C. CHANSON**, fabricant, breveté S.G.D.G. 146, Rue de Rivoli, PARIS — Téléphone 215-12

Voitures légères
 10-12 HP
 et Cycles

UNIC

G. RICHARD & C^{ie}
 INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR
 108, Rue St-Maur, PARIS
 Maison fondée en 1904.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Février 1906 N° 389
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS * Téléphones 280-52, 280-56. 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



Ragueneau 3^e

Rax 2^e

Bouchard 1^{er}

LE CHAMPIONNAT DE PARIS DE CROSS COUNTRY. - AU DÉPART

Le Championnat de Paris de Cross Country s'est disputé dimanche sur 15 kilom. 200, à Glatigny, près de Versailles. Ragueneau, indisposé a dû baisser pied devant son camarade Bouchard et le stadiste Rax. Dans le classement par équipes, la Société Athlétique de Montrouge a pris la première place, avec 33 points, devant le Racing Club, avec 61.

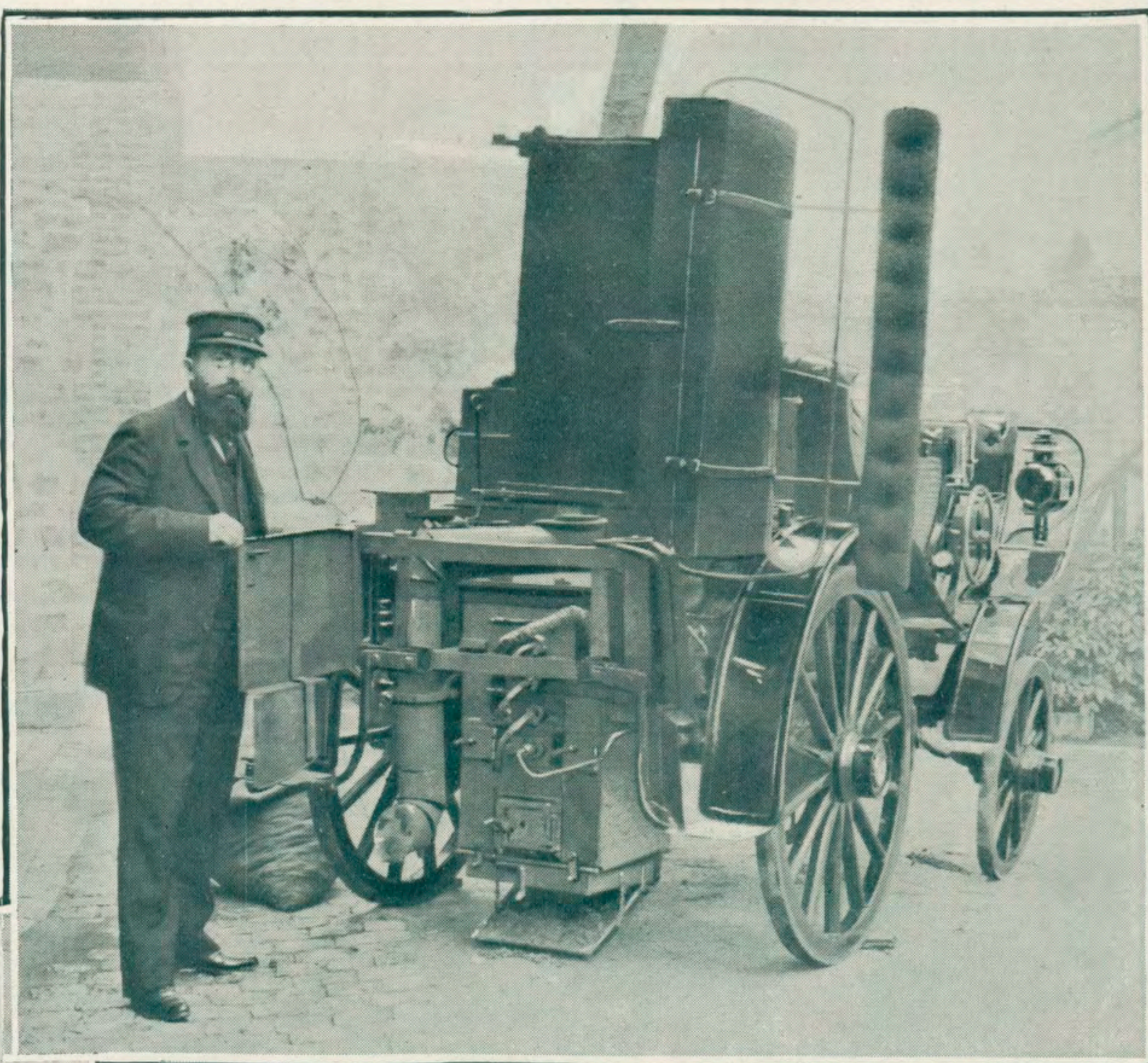
LA VAPEUR ET L'ESSENCE

Le moteur à vapeur présente de précieuses qualités au point de vue de l'élasticité de puissance. Son emploi sur une voiture automobile permet le coup de collier, c'est-à-dire une augmentation momentanée de la puissance motrice. La performance de la "Stanley" en Amérique a appelé l'attention sur les voitures à vapeur. Un châssis de 5.000 francs à vapeur a couvert 24 kilomètres à 109 de moyenne.

Le duel engagé entre la vapeur et l'essence de pétrole, depuis les débuts de la locomotion automobile, dure toujours. Sans doute, l'immense majorité des voitures d'aujourd'hui est mue par un moteur à explosions, mais le moteur à vapeur conserve des partisans notables, dont la fidélité ne laisse pas d'être significative. A l'heure où nous sommes, l'opinion générale sur l'avenir est celle-ci : voitures de ville électriques, voitures de tourisme à pétrole, poids lourds à vapeur. C'est un peu sommaire et cette appréciation est sujette à révisions. Sans doute, il n'est point en industrie de vérité éternelle, et ce que nous allons dire est seulement ce qu'il est permis de dire dans l'état actuel de nos connaissances et avec les moyens dont nous disposons.

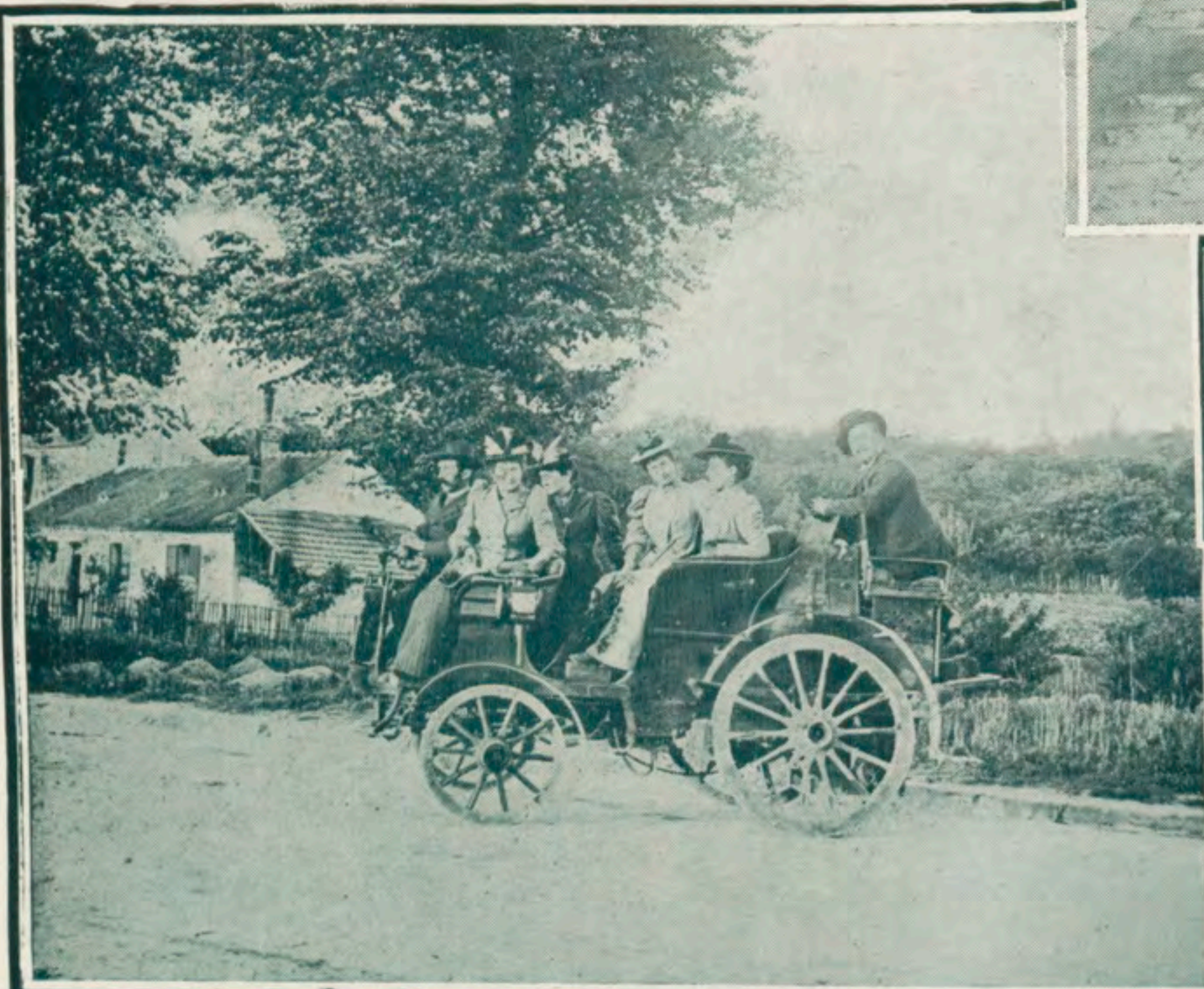
Donc, après diverses alternatives, l'antagonisme de l'essence et de la vapeur paraît se résoudre par la victoire du moteur à explosions. C'est en exposant les qualités respectives des deux systèmes que nous pourrions pénétrer les raisons de cette différence.

Le moteur Il est à peine besoin de revenir sur le fonctionnement du moteur à vapeur; il est connu de tous. Schématiquement, un véhicule à vapeur comprend un réservoir d'eau, une chaudière génératrice de vapeur et un moteur monocylindrique ou polycylindrique suivant les cas. Le moteur est dit à simple effet si la vapeur n'agit que sur une face du ou des pistons: il est, au contraire, à double effet, si le fluide agit alternativement sur l'une ou l'autre face. La chaudière produit la



La plus ancienne voiture à vapeur, vendue par Serpollet.

Son propriétaire, M. Gaston Menier, est à l'arrière de la voiture et montre le mécanisme. A noter que la chaudière était chauffée au coke. Il y a loin entre ce premier type et les voitures à vapeur d'aujourd'hui.



Une des premières voitures à vapeur.

Il y a déjà un progrès sensible, et cette silhouette, quoique un peu vieillotte, choque déjà moins notre œil.

vapeur à une certaine pression et c'est par la détente du fluide que le piston est mis en mouvement. On conçoit que plus la pression d'admission sera élevée, plus la puissance du moteur sera grande. Si donc on pouvait à volonté faire varier la pression d'admission depuis une valeur voisine de la pression atmosphérique jusqu'à une valeur relativement élevée, on aurait réalisé une gamme continue des puissances pour le moteur.

Je ne saurais d'ailleurs mieux faire que de reprendre ici le début d'une excellente étude de M. Rutishauser publiée par lui dans la revue de Mme J. Lockert, *le Chauffeur*.

« Examinons d'une manière aussi simple et claire que possible, le fonctionnement et la variation de puissance d'une voiture à vapeur. La force du moteur varie suivant sa pression et la quantité de vapeur qu'on peut lui fournir: 1° A nombre égal de tours: plus la pression est élevée, plus grande est la puissance, la détente restant la même; 2° plus on lui fournira de vapeur à pression constante, plus le



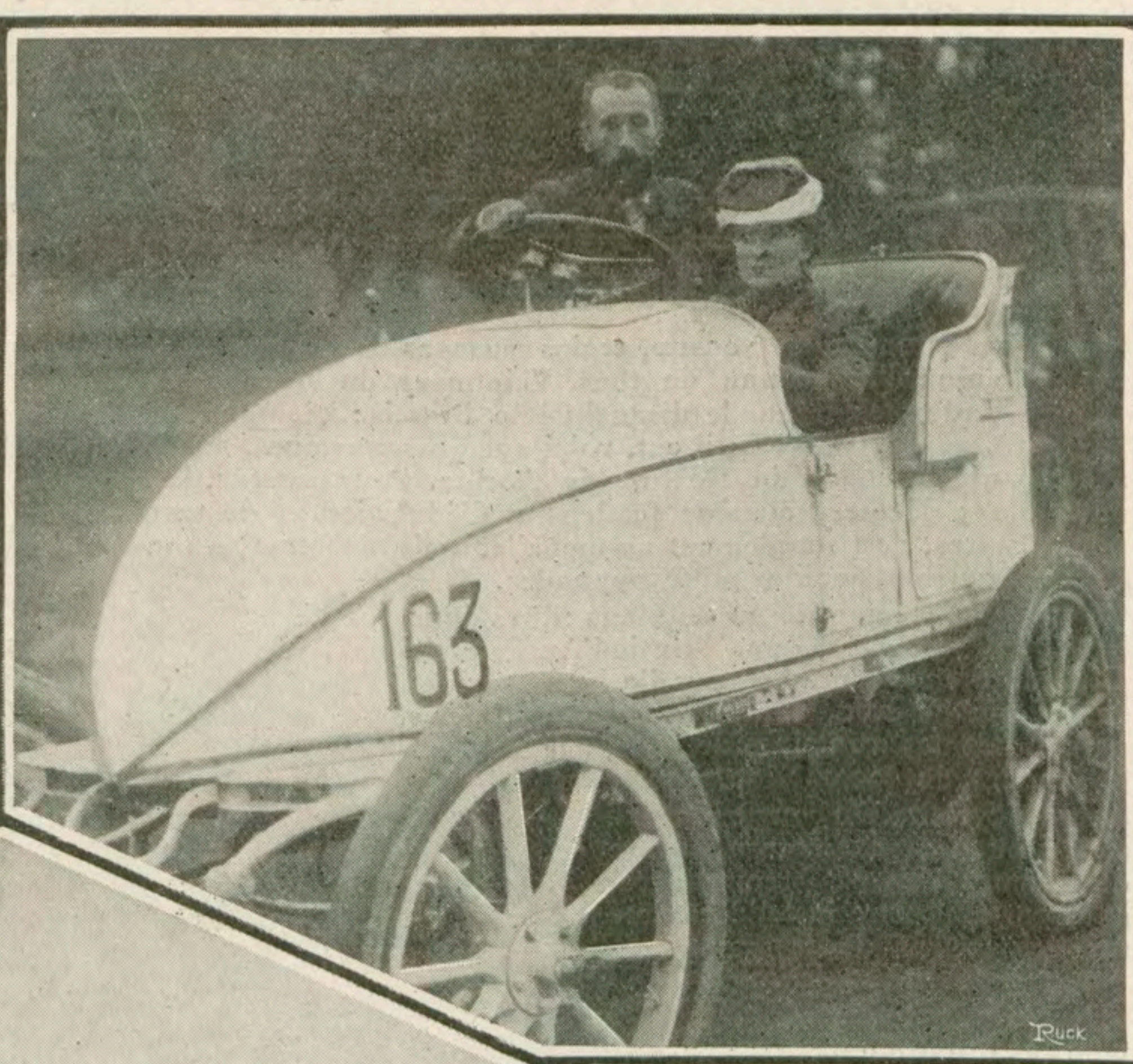
Une des premières Serpollet de course.

Cette voiture à vapeur, munie d'un moteur de 12 chevaux nominaux, est pilotée par Rutishauser. Elle réalisait déjà une remarquable vitesse.



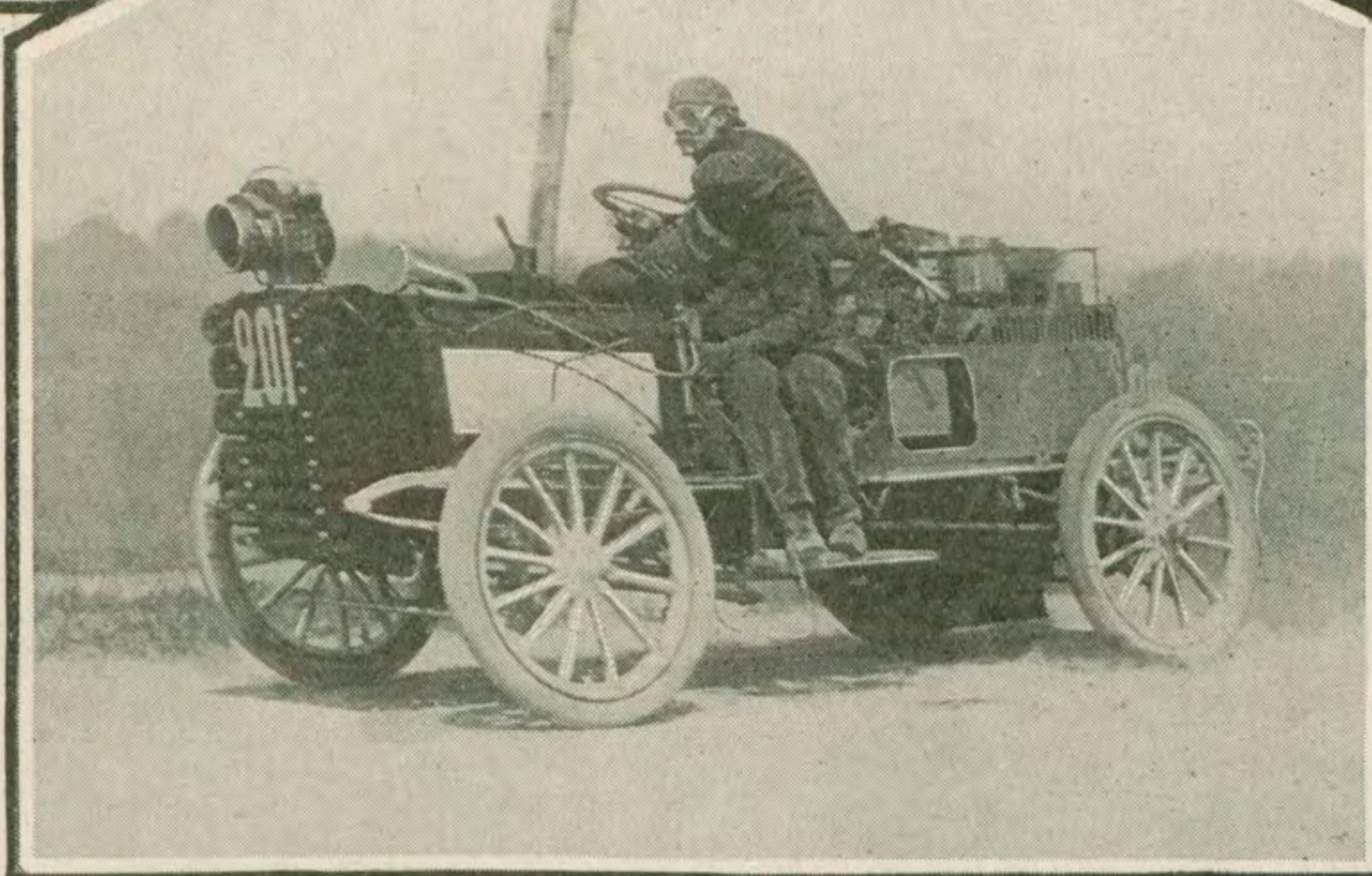
La voiture à vapeur qui assura à Serpollet la victoire dans les trois épreuves de la Coupe Rothchild.

Sa forme, des plus curieuses, a pour but de diminuer la résistance de l'air.



L' « oeuf de Pâques ».

La première voiture à vapeur qui ait atteint les 120 kilomètres dans l'heure. Cette performance fut réalisée à Nice, sur la promenade des Anglais.



Une voiture à vapeur du type Paris-Madrid en vitesse. Au volant, Olliver.

moteur tournera vite (jusqu'à une certaine limite), donc encore puissance plus grande (nous supposons une machine bien construite, les camés de distribution étudiées de façon qu'un déplacement longitudinal puisse faire varier simultanément l'avance à l'admission, la détente et l'échappement, de sorte qu'à pression égale le moteur tourne plus ou moins vite. Les moteurs avec distribution par coulisses et tiroirs peuvent fonctionner dans les mêmes conditions.

« Les moteurs existant actuellement sur les voitures, à simple ou à double effet, tournent tous à une vitesse de 800 à 1.000 tours par minute, ils peuvent être poussés jusqu'à 12 et 1.500 tours; certains même vont momentanément jusqu'à 1.800 et 2.000 tours; mais ces vitesses ne sont que des coups de collier.

« En règle générale, toutes les voitures à vapeur sont à commande directe sans changement de vitesses; que l'on roule en palier, en rampe ou en descente, le rapport existant entre l'unité de chemin parcouru et le nombre de tours au moteur est constant. Quelques voitures à vapeur ont été construites avec un changement de vitesses mécanique donnant deux rapports entre le moteur et les roues; mais, sauf comme démarrage en mauvais pas, cet organe restait inutilisable.

« On comprend donc que le moteur tourne moins vite en côte qu'en palier, et d'autant moins vite que la côte est plus dure (si ce fait se présentait pour un moteur à explosions, l'on aurait moins de force en côte qu'en palier et il pourrait même se faire que l'on n'en ait plus du tout).

« La production du générateur, comme chevaux-vapeur à utiliser, n'a donc presque pas changé.

« Avec un générateur donnant de la vapeur à pression constante, celle-ci est distribuée au moteur après détente de façon que le moteur marche à pression variable, pression plus grande en côte comme dans l'exemple ci-dessus. Marcher à pression constante au moteur oblige à faire varier trop souvent la détente, la voiture, par cela, manque d'élasticité car, dans les petits moteurs avec distribution par soupapes, l'admission ne peut descendre au-dessous de 35 à 40 pour 100, ni aller au-delà de 50 à 60 pour 100 pour rester dans des conditions relativement économiques. »

On ne saurait mieux expliquer, d'une part, l'inutilité de tout mécanisme de changement de vitesses entre le moteur et les roues motrices, d'autre part la faculté merveilleuse que possède la vapeur de pouvoir donner un coup de collier : c'est, d'ailleurs, une conséquence de l'élasticité de puissance.

La vapeur est la reine de la vitesse pure « Ce sont là des avantages précieux du moteur à vapeur. Ils expliquent comment, à poids de châssis égal, il permet d'obtenir momentanément une puissance motrice notablement supérieure à celle qu'on pourrait obtenir par l'emploi du moteur à explosions. Il n'est, dès lors, pas étonnant que la vapeur ait tou-

jours triomphé en vitesse pure. Nous nous souvenons tous que Serpollet a atteint le premier 120 en palier à Nice et le premier 100 en côte à Gaillon. Depuis, le grand constructeur de la rue Stendhal a quelque peu délaissé ces épreuves spéciales, mais hier, un Américain, Stanley, a établi une voiture à vapeur qui est actuellement le véhicule le plus rapide du monde.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* me sauront gré, sur ce point spécial, de leur donner la primeur d'une lettre adressée par Stanley à Serpollet, et que voici :

« Cher monsieur Serpollet,

« De tous les témoignages de sympathie que j'ai reçus à Ormond après nos succès, c'est votre câblogramme qui m'a causé le plus de joie. Il a éveillé en mon esprit le souvenir des charmantes heures passées en votre compagnie à Paris, durant l'été de 1899. Je n'oublierai jamais la chaleureuse réception que vous m'avez ménagée, non plus que les précieux conseils dont je vous suis redevable au sujet de la petite machine très imparfaite que je fabriquais alors... »

Et Stanley conclut ainsi :

« Je vous remercie de votre précieuse marque d'intérêt et je vous souhaite tout le succès que méritent votre génie et l'excellence de votre construction. »

Avouez que tout ceci ne manque pas d'allure.

Ses avantages En résumé, la voiture à vapeur présente sur la voiture à essence l'avantage de supprimer des organes, comme l'allumage, l'em-brayage, le changement de vitesses, elle est plus souple et peut donner, quand besoin est, le coup de collier propre à la tirer d'un mauvais pas. Par contre, on lui fait des reproches assez fondés : le rendement est inférieur à celui de la voiture à essence, le brûleur est fréquemment une source d'ennuis, la chaudière est loin d'être éternelle, etc...

Telle qu'on la construit aujourd'hui, elle supporte toutefois la comparaison, et vaillamment.

Sans doute, la voiture mue par un moteur à explosions présente aussi bien des avantages propres, mais personne ne saurait prétendre que la vapeur soit morte — elle n'a jamais été plus vivante qu'aujourd'hui — ni même qu'elle doive mourir bientôt.

Sait-on qu'au récent meeting de Floride, lors d'une épreuve de 15 milles (24 kilomètres environ) réservée aux voitures du catalogue, un châssis Stanley a remporté la victoire dans le temps de 13 m. 12 s., soit à une allure moyenne de 109 kilomètres à l'heure. Or ce châssis est vendu cinq mille francs...

F.-A. WHEEL.

AU VOLANT HÉMERY

Par C. FAROUX

Hémery, le vainqueur du dernier Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, n'est pas le téméraire irréfléchi qu'on croit communément. Ses qualités caractéristiques sont l'audace raisonnée, le sang-froid, l'esprit de décision. Elles en font un des deux ou trois meilleurs conducteurs français.

C'est l'homme en vedette, et des causes assez diverses font qu'il est aujourd'hui connu de tous. Vainqueur du dernier Circuit des Ardennes, il fut le disqualifié de Brescia; triomphateur dans la Coupe Vanderbilt, il eut, voici quelques semaines, maille à partir avec les organisateurs du Meeting de Floride. Pour certains, la cause est entendue : Hémery manque totalement d'éducation et de savoir-vivre; pour d'autres, c'est simplement un emballé, mais personne ne songe à nier ses remarquables qualités professionnelles.

Courte biographie Hémery est né au Mans : il va donc courir le Grand Prix de l'Automobile Club de France dans son pays d'origine, sur des routes qui lui sont familières, parce qu'il les a parcourues des centaines de fois, par tous les modes de locomotion, à pied, en voiture, à bicyclette. On conviendra que c'est d'un heureux augure, encore qu'Hémery n'ait pas besoin de cet adjuvant pour être installé comme un des favoris de la grande épreuve de vitesse de 1906.

Notre héros a vingt-neuf ans aujourd'hui; la Vie au Grand Air a popularisé ses traits. Il est familier à tous les habitués des grandes solennités sportives, le visage aux méplats rudes, aux yeux clairs, à la mâchoire énergique. Cet ensemble, que couronne une tignasse crépue, donne une saisissante impression de fermeté et d'obstination. Le langage est brusque, les façons saccadées : cet Hémery est un beau type de volontaire.

Sa carrière a été rapide : il débuta dans l'automobile, dont il avait l'ardent amour, en travaillant aux usines Bolée. Le pays manceau a fourni bon nombre de champions au sport automobile; Henry Fournier n'est pas le moindre d'entre eux. Hémery, qui était rapidement devenu un excellent ouvrier, vint à Paris en 1899 et entra aux usines Darracq. Il s'y fit rapidement remarquer par ses supérieurs, tant sa personnalité révélait d'instinct mécanique.

Les débuts Attaché au service des essais, son d'Hémery, étonnante adresse attira sur lui l'attention du grand patron. M. Darracq lui confia, au début de 1902, une voiture légère sur laquelle Hémery disputa le Circuit du Nord. Et de ce moment, il n'est pour ainsi dire pas de grande épreuve qui n'ait vu cet excellent conducteur au départ... et souvent à l'arrivée.

Il s'aligna dans Paris-Madrid, il courut trois épreuves consécutives du Circuit des Ardennes — son triomphe dans celui de 1905 est encore présent à la mémoire de tous — il disputa les deux épreuves de la Coupe Florio, faisant dans la première ses débuts sur grosse voiture, il faillit se qualifier aux dernières Éliminatoires, il clôtura enfin sa saison par une belle victoire dans la seconde Coupe Vanderbilt. Entre temps, Hémery a disputé une quantité innombrable d'épreuves du mille ou du kilomètre en palier et en côte, presque toujours avec bonheur, gagnant en 1904 l'épreuve du Ventoux — il pilotait alors une voiture légère — s'appropriant toute une série de records, depuis le kilomètre et le mille, jusqu'aux 150 kilomètres, qu'il couvrait dès 1902 en 1 h. 48, sur la route de Salon à Arles.

On sait enfin que le 30 décembre dernier, le premier conducteur de l'équipe Darracq battait superbement le record du kilomètre sur une 200-chevaux à huit cylindres dont nous avons donné une description détaillée. Cette même voiture a trouvé au récent Meeting de Floride l'occasion de manifester une écrasante supériorité de vitesse sur toutes les autres voitures de course mues par un moteur à explosions.

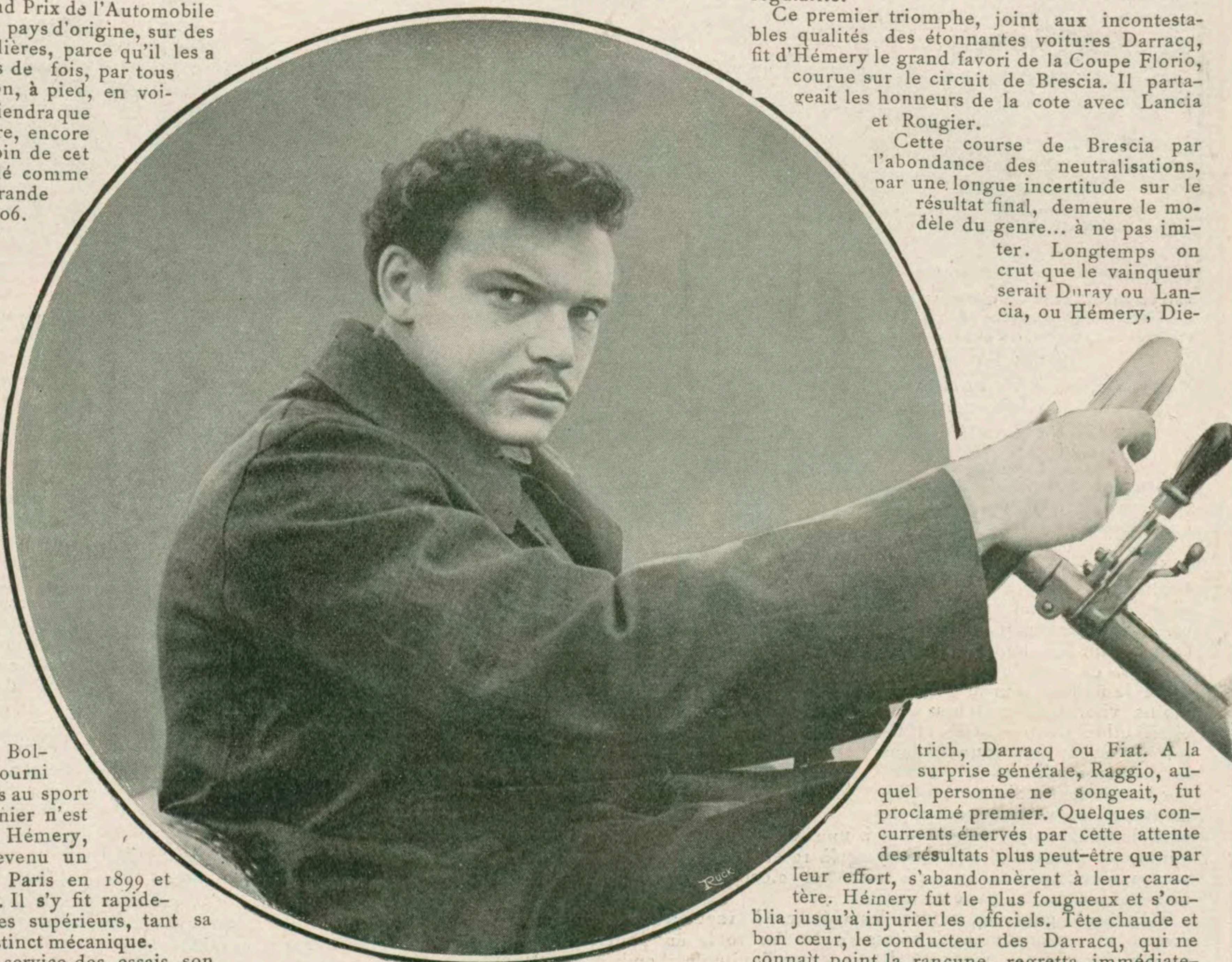
Une belle série de succès. Il y a un an à peine, si tous les connaisseurs appréciaient la valeur d'Hémery en tant que conducteur, il

manquait encore à notre héros la consécration d'une grande victoire pour connaître la faveur populaire. Il a depuis fait bonne mesure à ses admirateurs. Si dans les éliminatoires françaises, les hasards de la course lui enlevèrent tout espoir de triompher, en dépit d'une marche exceptionnellement rapide sur les cent premiers kilomètres, il a prouvé ensuite qu'il n'y avait là dedans rien qui lui fût imputable.

Au Circuit des Ardennes de 1905, il enlevait la première place triomphant du lot redoutable des Panhard. Sa course fut toute de vitesse et de régularité.

Ce premier triomphe, joint aux incontestables qualités des étonnantes voitures Darracq, fit d'Hémery le grand favori de la Coupe Florio, courue sur le circuit de Brescia. Il partageait les honneurs de la cote avec Lancia et Rougier.

Cette course de Brescia par l'abondance des neutralisations, par une longue incertitude sur le résultat final, demeure le modèle du genre... à ne pas imiter. Longtemps on crut que le vainqueur serait Duray ou Lancia, ou Hémery, Die-



Hémery.

Le triomphateur du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, est l'homme dont on parle le plus en ce moment. Dans le monde du "Sport automobile", on est porté à croire qu'Hémery jouera un rôle prépondérant dans les épreuves de cette saison.

trich, Darracq ou Fiat. A la surprise générale, Raggio, auquel personne ne songeait, fut proclamé premier. Quelques concurrents énervés par cette attente des résultats plus peut-être que par

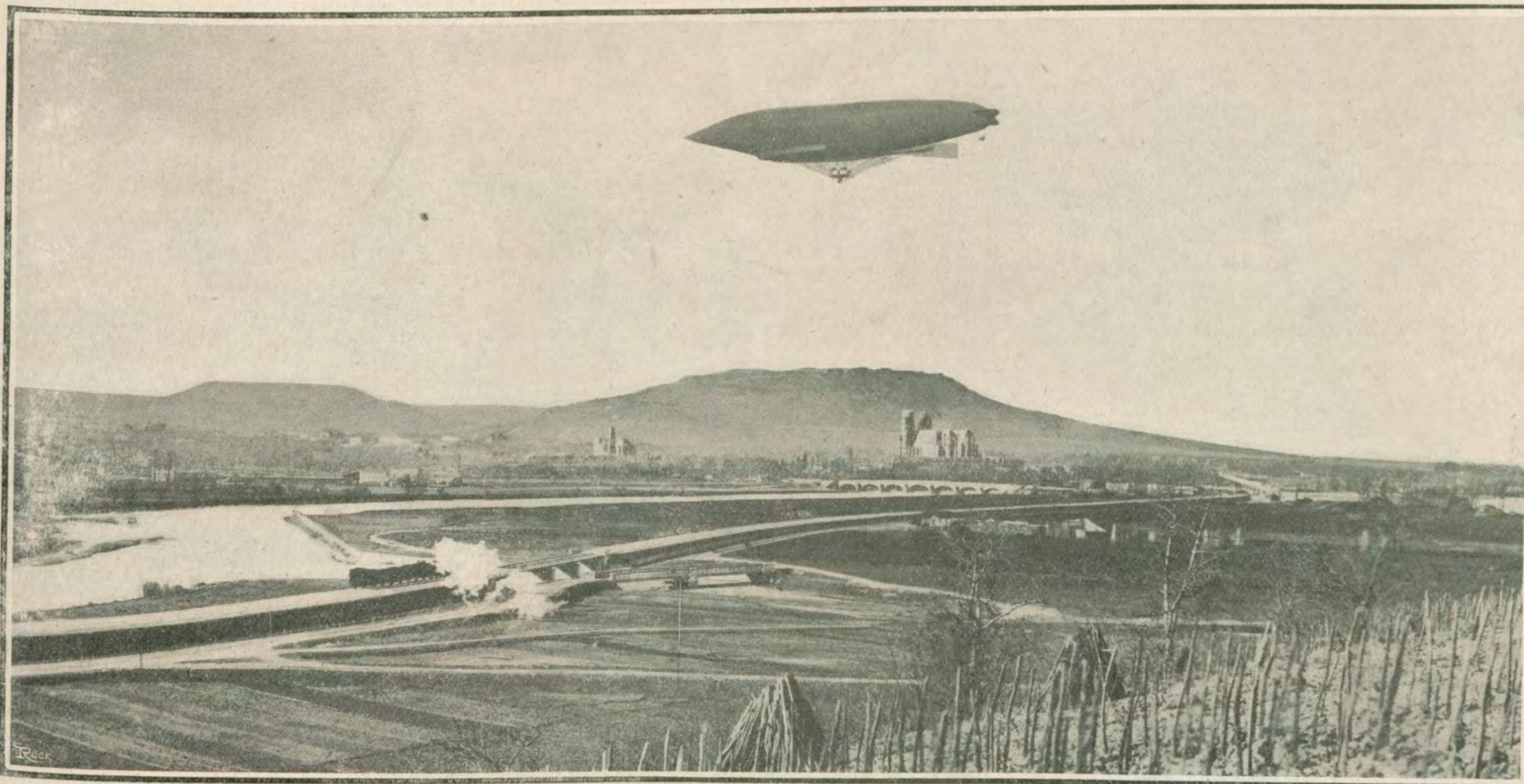
leur effort, s'abandonnèrent à leur caractère. Hémery fut le plus fougueux et s'oublia jusqu'à injurier les officiels. Tête chaude et bon cœur, le conducteur des Darracq, qui ne connaît point la rancune, regretta immédiatement ce mouvement de colère, mais il fallait une sanction, Hémery fut disqualifié.

La coupe Vanderbilt approchait et M. Darracq se voyait avec peine privé de son meilleur homme. Il fit valoir la franchise des regrets exprimés par Hémery, sollicita l'indulgence, et finit par obtenir gain de cause. Le vainqueur des Ardennes franchit l'Atlantique.

On sait toute la beauté et toute la signification de sa victoire. J'estime qu'Hémery, après l'arrêt malheureux de Lancia, joua avec Heath comme le chat avec la souris. Il se paya entre autres un passage à la corde dans un virage à angle droit qui fit courir un frisson sur l'épiderme des spectateurs.

Ce que vaut l'homme. Aussi bien sous le rapport professionnel que sous le rapport privé, il me paraît qu'Hémery n'est pas exactement jugé. On le considère trop souvent comme un téméraire emballé. Assurément, tous ceux qui, passant par Suresnes pendant la période des essais, voient Hémery circuler dans des rues étroites à plus de 60 à l'heure, jugent qu'il a perdu tout bon sens. Il est simplement adroit et il est sûr de sa voiture, parce qu'il en a fait lui-même amoureusement la mise au point. En course et au rebours de ce qu'on croit, Hémery est un prudent. Sa prudence n'exclut pas l'audace, mais cette audace est froidement raisonnée. Peu de conducteurs ont au même degré que lui cette fermeté de direction qui caractérise sa marche; peu savent prendre, avec la même spontanéité, une décision rapide qui est la bonne. Son énergie comme son sang-froid sont hors de toute discussion et je le tiens, quant à moi, pour un des deux ou trois meilleurs coureurs français.

C. FAROUX.



Le dirigeable Lebaudy à Toul.

Le Lebaudy, en reconnaissance militaire, plane au-dessus du fort Saint-Michel et de la ville de Toul.

LE LEBAUDY EN CAS DE GUERRE

MM. Lebaudy viennent de faire don de leur dirigeable à l'armée. Ce sera le point de départ d'une flottille de dirigeables appelés à rendre, en cas de guerre, des services précieux

Le ministre de la Guerre vient de donner à M. Julliot, l'inventeur et constructeur du fameux dirigeable « Lebaudy », avec le ruban rouge si bien mérité, la commande d'un nouvel aéronef, presque identique à celui qui a remporté depuis trois ans de si brillants succès. En outre, le « Lebaudy 1905 » est laissé par ses propriétaires à la disposition complète de l'armée, à Toul, jusqu'à l'achèvement du modèle commandé. Si donc, nous avions une guerre dans six mois, nos troupes disposeraient de deux dirigeables; si un conflit devait éclater avant cette époque, nous en aurions un.

Ce serait pour nous un avantage d'autant plus grand que nous serions seuls dotés d'engins de ce genre : partout, à l'étranger, on a complètement échoué dans la recherche d'un dirigeable; juste au moment où nous faisons entrer le « Lebaudy » dans notre organisation militaire, le général allemand, comte Zeppelin, tentait, avec son immense ballon à carcasse métallique, une nouvelle ascension au-dessus du lac de Constance, mais cet engin qui n'a jamais su que naviguer sur l'eau, s'est laissé emporter par un vent cependant moyen, qui l'a poussé au-dessus des terres; il a alors chaviré et s'est brisé; le général, furieux, l'a fait anéantir séance tenante, marquant par là l'échec complet de la méthode allemande.

Seuls, les Italiens, en imitant d'assez près les Santos-Dumont et les Julliot, sont arrivés, avec l'« Italia » du comte Almerio da Schio, à des résultats relatifs, mais qui sont loin néanmoins de les sortir de la période de tâtonnements.

Il est donc bien certain que nous avons sur ce terrain, tout comme pour les sous-marins, une avance considérable, qui n'est peut-être pas sans influence sur l'hésitation que l'Allemagne montre depuis quelque temps dans son attitude belliqueuse.

Le dirigeable sera un organe d'investigation précieux. Le dirigeable, en effet, mettra un atout considérable entre les mains de l'armée qui en possèdera, surtout en face d'un adversaire qui en sera dépourvu.

Pour s'en rendre compte, il suffit de songer aux nombreux emplois qui pourront en être faits.

Hier, une ville assiégée était à peu près privée de toute communication assurée avec l'extérieur. On a vu, au Siège de Paris, que si l'on pouvait, d'une façon très aléatoire, envoyer des nouvelles à l'extérieur, au moyen de ballons libres ou d'habiles fugitifs, il était impossible d'en recevoir du pays ni des armées. Avec un aéronef analogue au « Lebaudy », une place assiégée se jouera du blocus ennemi; le dirigeable, passant au-dessus des lignes d'investissement soit de nuit, soit à une hauteur inaccessible, ira prendre avec la plus grande facilité les ordres du généralissime; rien n'empêchera plus de combiner les efforts de la forteresse avec ceux de l'extérieur.

En outre, le dirigeable, par ses reconnaissances au-dessus des lignes ennemies, qu'il pourra, grâce à sa vitesse de 40 kilomètres à l'heure, parcourir en fort peu de temps, tiendra continuellement le gouverneur de la place au courant des nouveaux travaux des assaillants, des emplacements des batteries de siège les mieux défilées, des moindres mouvements de troupes. La défense, ainsi avertie de toutes les menaces, aura beau jeu pour y répondre.

Si le sort des armes favorise la France à la grande bataille inévitable dès le début des opérations, et que, pénétrant en pays annexé, nous ayons à mettre le siège nous-mêmes devant quelque place allemande : Metz, Strasbourg, ou plus probablement Mayence ou Coblenz, dont il nous sera indispensable de briser la résistance pour franchir le Rhin, le dirigeable nous rendra, là encore, des services de premier ordre : planant au-dessus de la ville assiégée, à 1.000 ou 1.500 mètres d'altitude, il surveillera toutes les opérations de la défense, verra tout ce qui, autrefois, était pour l'assiégeant l'inconnu absolu.

On cache soigneusement l'organisation intérieure des forts, l'emplacement des tourelles, la situation exacte des batteries extérieures; désormais tous ces secrets apparaîtront nettement aux yeux des officiers d'état-major, installés dans la nacelle du dirigeable, et qui pourront même les photographier au moyen des appareils puissants et ingénieux dont le service aérostique est actuellement muni.

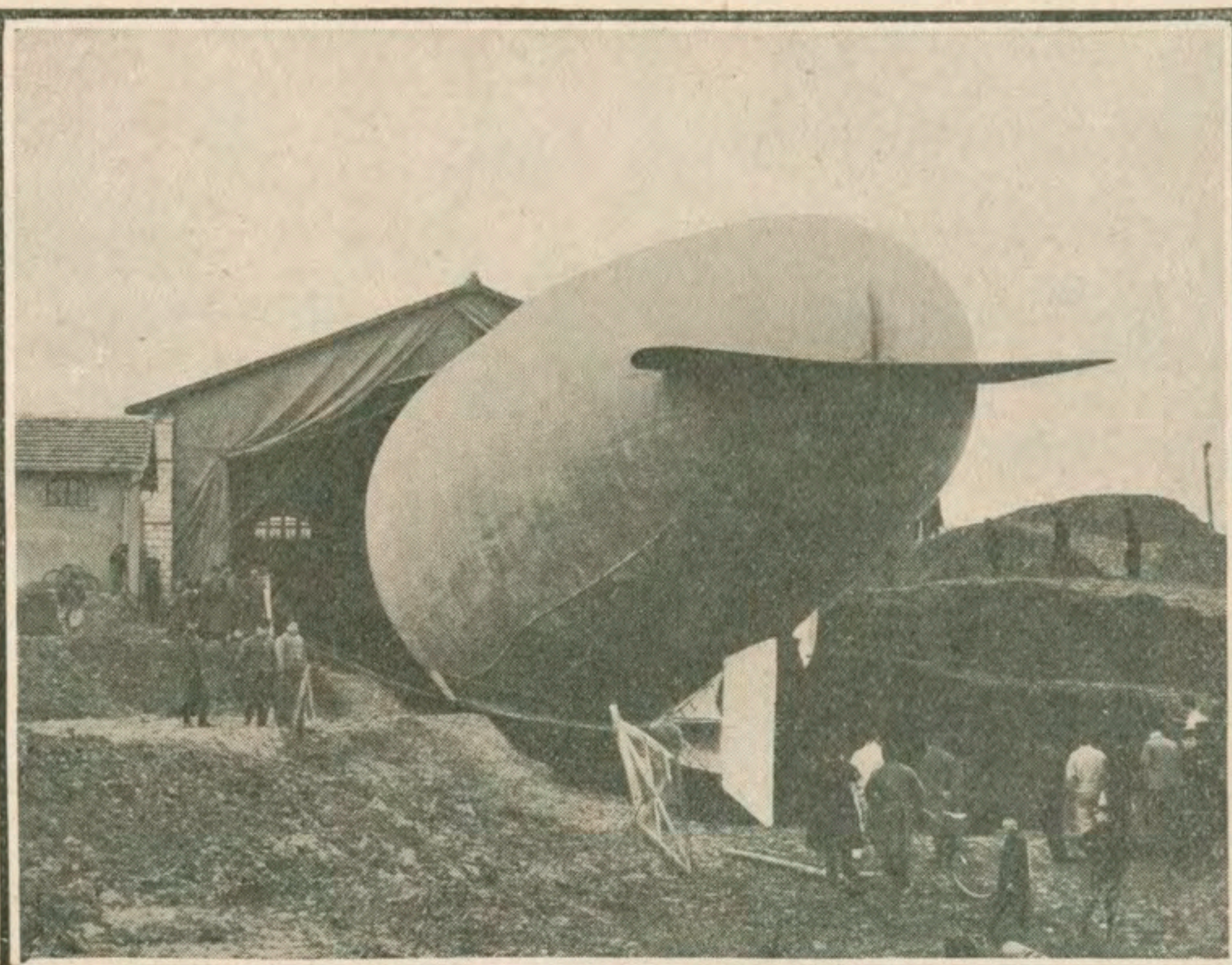
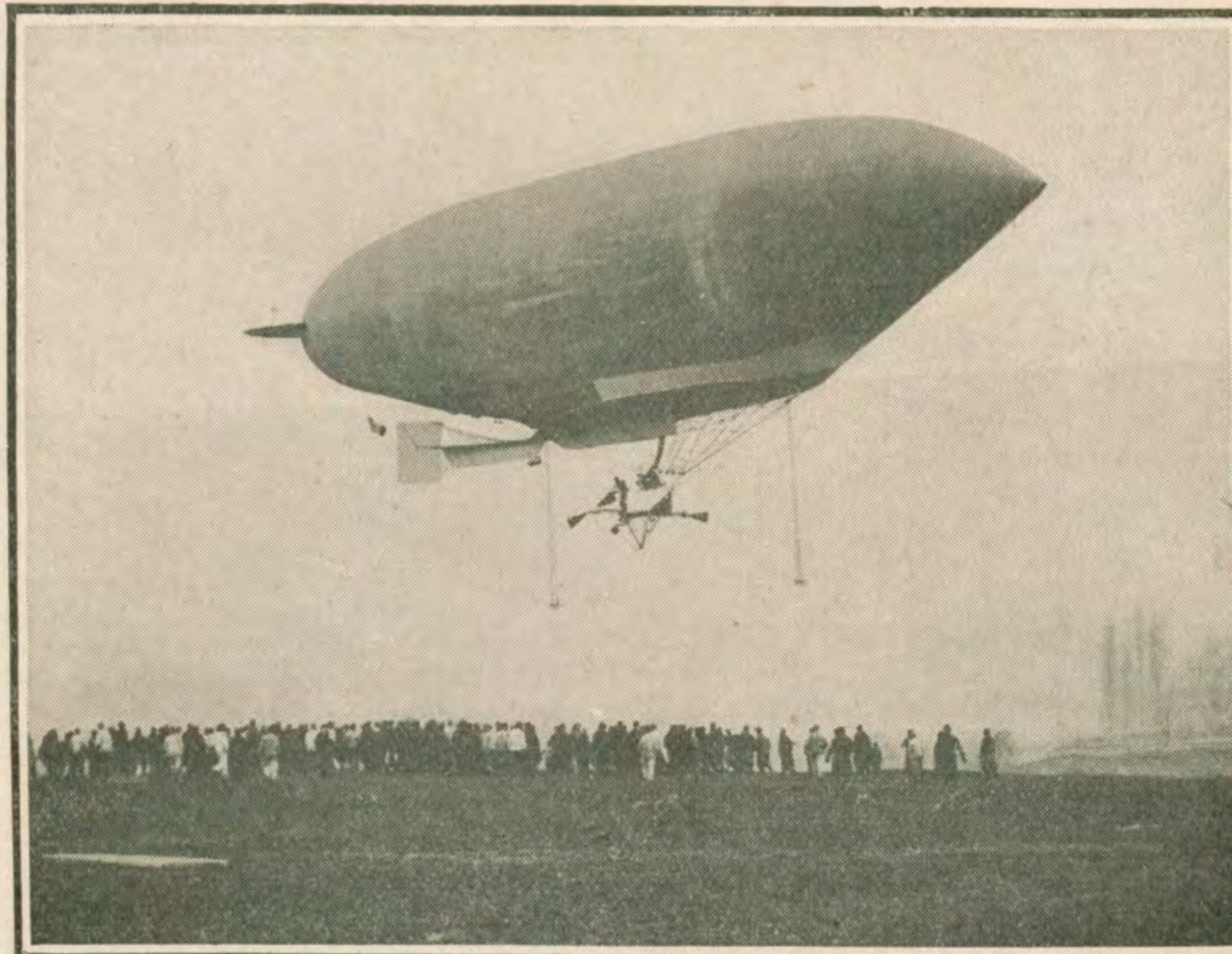
Enfin, le « Lebaudy » aura une puissance destructive considérable. Le modèle 1905 peut enlever, avec trois personnes et cinquante litres d'essence, plus de 500 kilos de lest. Cela ne lui est utile que lorsqu'il veut parcourir de grandes distances et rester cinq ou six heures de suite dans les airs.

Lorsqu'il recevra, au contraire, comme mission d'aller jeter de la dynamite sur certains organes vitaux de la place assiégée, il lui suffira de 100 kilos de sable comme lest inoffensif; il pourra donc se charger de 400 kilos d'explosif, qui serviront en même temps de lest, et, goutte à goutte, déverser ce terrible destructeur sur les forts, sur les magasins, sur les arsenaux, sur les troupes rassemblées, après quoi il rentrera à son parc reprendre du gaz et des projectiles, et recommencera! Les expériences faites à Toul, aux mois d'octobre et de novembre dernier, ont montré avec quelle précision insoupçonnée ces projectiles verticaux pouvaient atteindre le but visé : moyennant certaines précautions qu'on tient secrètes, à 1.200 mètres de hauteur, on peut démolir une maison d'un seul coup presque à coup sûr.

Ce sera aussi une batterie aérienne redoutable. A ce sujet, deux questions se posent : l'une technique, l'autre juridique. Le « Lebaudy » peut-il lancer semblable quantité de projectiles sans rompre son équilibre et sa stabilité?

Oui, grâce à l'ingénieuse adaptation à cet aéronef du principe du ballonnet compensateur, imaginé par le général Meusnier en 1785, dès le début de l'aérostation, et que M. Julliot a appliqué d'une façon extrêmement pratique : qu'on imagine, à l'intérieur du grand ballon, un ballonnet de 500 à 600 mètres de volume maximum, vide au départ, mais dans lequel l'aéronaute peut envoyer de l'air par le canal d'une manche et au moyen d'un ventilateur à ailettes. Ce ventilateur, dans le « Lebaudy », peut être mû à volonté par le moteur des hélices, ou par une dynamo indépendante; il peut enfin fonctionner automatiquement. Son débit atteint un mètre cube d'air à la seconde.

Que se passe-t-il lorsqu'on jette du haut de la nacelle soit un sac de lest de 10 kilos, soit un projectile du même poids? Ce délestage augmente la force ascensionnelle de l'aérostat et tend à le faire monter d'une certaine de mètres; s'il veut rester en place, l'aéronaute n'a qu'à lâcher en même temps dix mètres cubes de gaz, ce qui correspond exactement à



L'atterrissage.

Pour atterrir avec une grande sûreté, le Lebaudy lâche successivement deux guide-ropes. Il a ainsi deux points de contact avec le sol et peut, grâce à eux, diriger ses mouvements avec une absolue précision.

10 kilos de force ascensionnelle. Mais l'abandon de ce gaz diminue le volume du ballon, ce qui, avec les dirigeables à forme allongée sans carcasse, est absolument inadmissible : les accidents de Santos-Dumont montrent qu'il est indispensable de conserver à l'enveloppe du ballon une tension constante, qui seule permettra d'éviter la déformation et le pliage fatal. Avec le ballonnet compensateur, rien n'est plus simple : il suffit d'appuyer sur un bouton, et en 10 secondes, 10 mètres cubes d'air vont, sans rien modifier à l'équilibre ni à la force ascensionnelle, remplacer dans le ballon les 10 mètres de gaz consommés. Comme il faut 12 à 15 secondes pour qu'une masse de 3.000 mètres cubes comme celle du « Lebaudy » commence à sentir l'effet d'un délestage de 10 kilos, on voit que l'on peut, sans rien changer ni à la position dans l'air, ni à l'équilibre de l'aéronat, lâcher toutes les 10 secondes un projectile de 10 kilos, ou toutes les 15 secondes un projectile de 15 kilos.

Et ce tir vertical effroyable n'a d'autres limites que les 500 kilos de lest disponible, en même temps que la contenance du ballonnet compensateur, qui, précisément, dans le « Lebaudy », est de 500 mètres cubes.

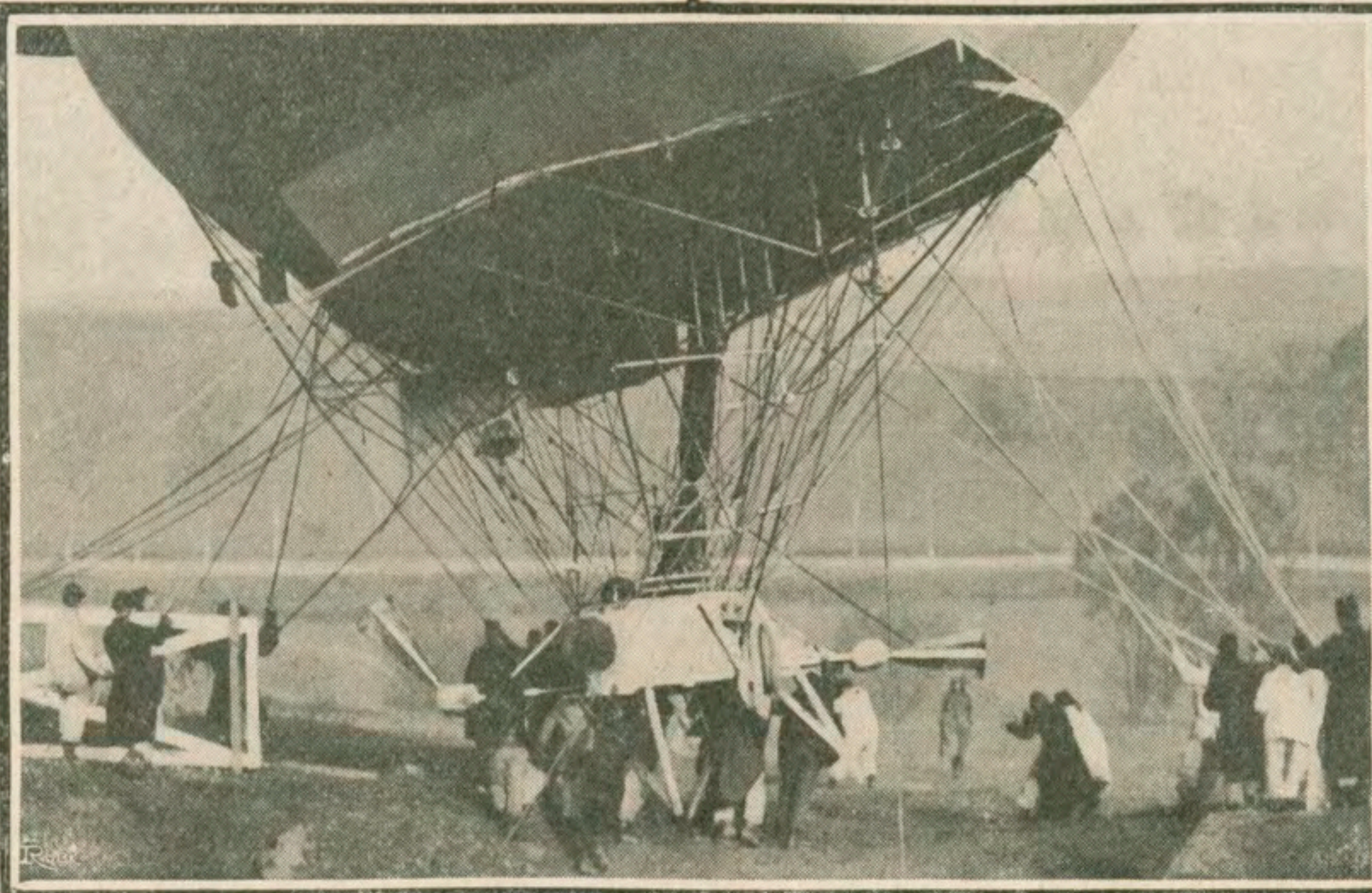
Le « Lebaudy » 1906, actuellement en construction, outre une vitesse un peu plus grande que lui communiquera son moteur, gagnera 150 ou 200 kilos sur le poids mort de la charpente, ce qui augmentera d'autant, avec un volume identique, le rendement en lest disponible, et par conséquent en projectiles.

« La Convention de La Haye, clament certains journaux allemands, interdit le lancement de projectiles du haut des ballons. » Pardon !... précisons !

Voici le texte de ces conventions : « Les puissances contractantes consentent, pour une durée de cinq ans, à l'interdiction de lancer des projectiles et des explosifs du haut de ballons ou par d'autres modes analogues nouveaux. » Or, ces conventions ont été signées le 29 juillet 1899, et n'ont pas été renouvelées. Elles sont donc absolument caduques, et il est bien évident que nous ne serions pas assez naïfs pour les renouveler.

Tout ce que nous venons de dire pour les places assiégées ou les troupes assiégeantes s'applique aussi au dirigeable mis à la disposition d'un commandant d'armée : reconnaissance, communications aériennes, tir vertical.

Avant la bataille, ce sera un merveilleux moyen d'investigation : le dirigeable verra cent fois



Le Lebaudy sortant du parc.

possible, se disperseront dans un désordre facile à concevoir.

Voilà, là-bas, une colonne qui défile sur un pont de bateaux... le « Lebaudy » se porte au-dessus de ce pont, prend la verticale et d'un seul coup coupe le pont, rompant les communications ennemies.

Les ouvrages d'art d'une voie ferrée sont gardés, mais les lignes ne peuvent l'être d'une façon ininterrompue sur tout leur parcours ; ici il n'y a personne... atterrissage ! un aéronaute accroche la nacelle au rail et saute. Vite un trou sous un rail, quelques cartouches de dynamite, une mèche... c'est l'affaire de cinq minutes, puis on s'envole. Quelques instants après, la voie saute !

Un fanion à une maison ? C'est l'état-major du 10^e corps : dix kilos de dynamite et c'en est fait du personnel de direction de ce corps d'armée !

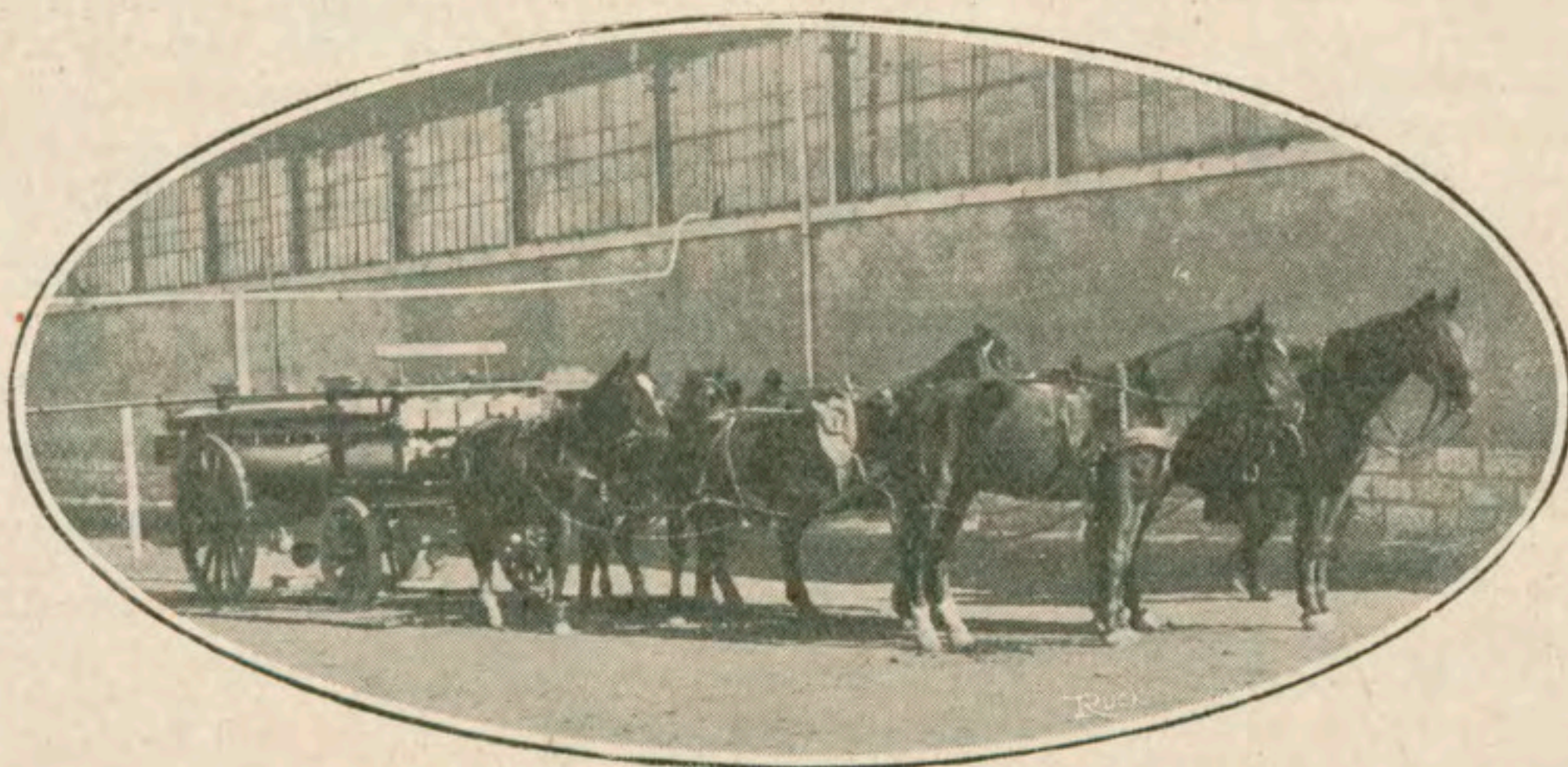
Dans une grande bataille, ce sera un auxiliaire incomparable. Au moment de la grande bataille, le « Lebaudy » sera plus précieux encore qu'en toute autre circonstance, car il pourra, avec la plus grande facilité, reconnaître tout le front de l'armée ennemie, déterminer

l'étendue des ailes, et surtout découvrir l'emplacement des réserves, ce qui est une question absolument capitale. En outre, il pourra jeter le trouble dans les états-majors, dans les mouvements des troupes, empêcher les rassemblements, détruire les organes de ravitaillement, etc.

Le général qui possédera un dirigeable fonctionnant aussi merveilleusement que le « Lebaudy », connaîtra tout des dispositions de l'ennemi, sera à l'abri de toute surprise, et pourra combiner ses opérations en toute connaissance de cause, tandis que son adversaire restera aveugle et incertain comme par le passé.

On voit donc que cet engin nouveau, éclos d'hier, rendra en cas de guerre des services inappréciables.

E. LIMAC.



La voiture-tube.

Dans ses déplacements de plusieurs jours, le Lebaudy envoie à chaque escale une voiture-tube contenant 200 mètres de gaz hydrogène comprimé. Cette voiture sert de réserve dans le parc.

LE MOTEUR HUMAIN

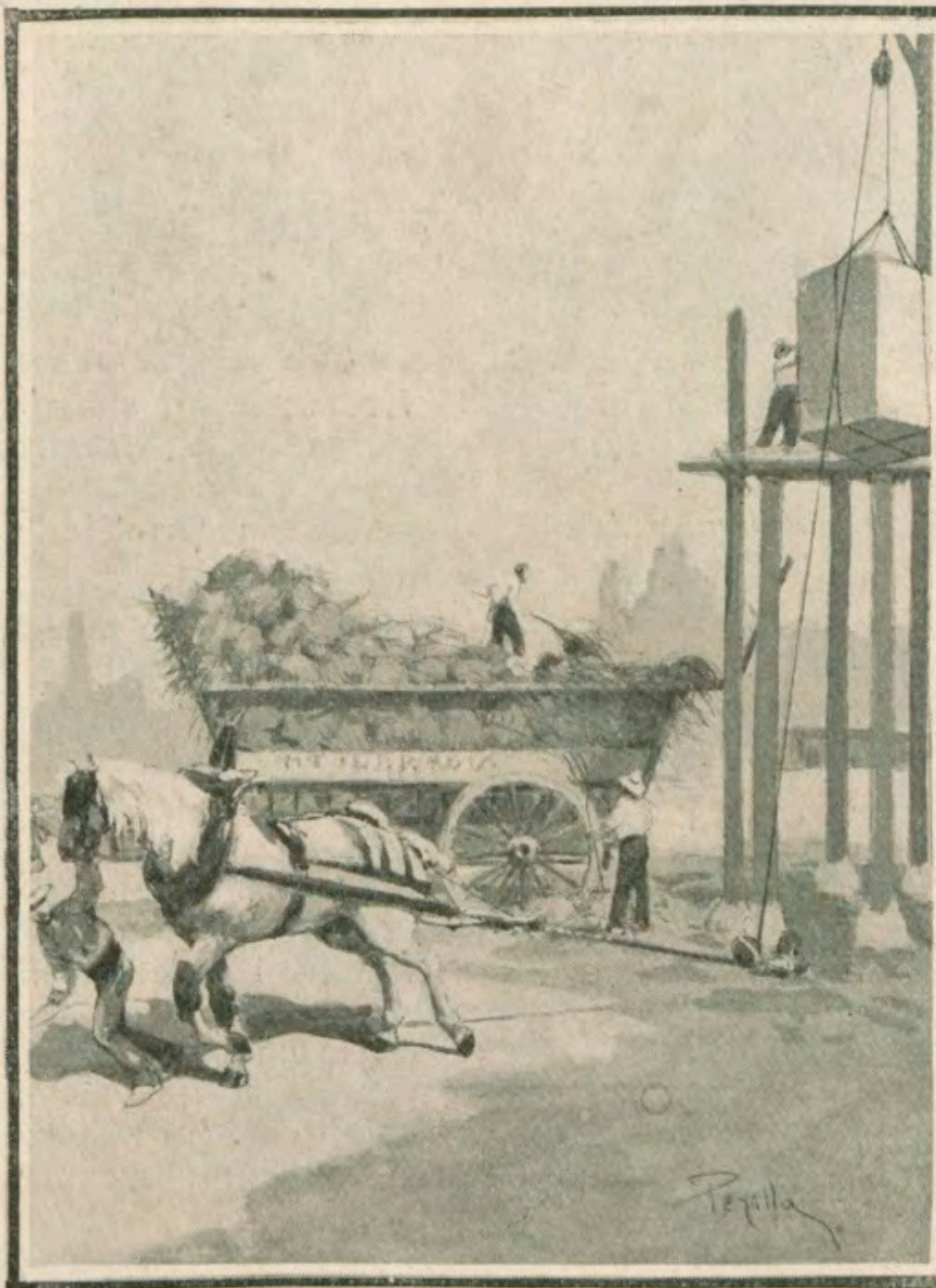
Par C. FAROUX

L'homme est une machine obéissant aux lois fondamentales de la mécanique La quantité de travail que peut produire le moteur humain Comment les ingénieurs militaires allemands ont été amenés à rechercher les conditions favorables au rendement maximum de la machine humaine L'homme est placé dans les meilleures conditions de travail quand il doit élever son propre poids Quelques chiffres Le levier d'Archimède Athlètes et coureurs

C'est devenu un lieu commun, que de comparer les êtres vivants en général, l'homme en particulier, aux machines, et cependant il n'y a pas bien longtemps que l'état de la science permet d'apprécier la portée et la justesse de cette comparaison.

Le monde de l'énergie est dominé par une grande loi analogue à celle qui régit le monde de la matière : rien ne s'y crée, rien ne s'y perd. Nous n'y assistons qu'à des transformations : une machine à vapeur transforme l'énergie calorifique du charbon en travail ; une pile transforme de l'énergie chimique en travail ; une dynamo transforme l'énergie mécanique qui lui est fournie par un moteur quelconque en énergie électrique ; l'homme, enfin, transforme en chaleur ou en travail l'énergie chimique ou calorifique contenue dans ses aliments.

Appliquée à mouvoir une machine ou à élever des fardeaux, la force d'un homme produira un travail aisé à mesurer, dès que nous nous serons donné une unité de mesure. Celle-ci est le kilogrammètre, c'est-à-dire la force nécessaire pour soulever l'unité de poids : le kilogramme, à l'unité de hauteur : le mètre. Or, entrevue par Sadi-Carnot, nettement formulée par Robert Mayer, démontrée enfin d'une manière éclatante par les belles expériences de Joule, la notion d'équivalence des forces est aujourd'hui universellement admise. Si, par conséquent, ayant mesuré le travail d'un homme, on soumet ses aliments aux expériences qui donnent leur pouvoir calorifique, on constatera qu'il existe entre



Le moteur mécanique et le moteur animal ne font que transformer en travail l'énergie calorifique contenue dans les aliments qui leur sont fournis.

les deux chiffres relevés un rapport constant.

Cela est la théorie pure : la réalité est un peu différente, mais la grande loi de l'équivalence n'en est pas atteinte. Ainsi, dans une machine à vapeur, la houille ne se consume qu'en partie, et donne des résidus solides ou gazeux ; de même, les résidus de la digestion renferment encore en eux de l'énergie non transformée. L'estimation en doit être faite et l'expérimentateur en doit tenir compte dans ses calculs.

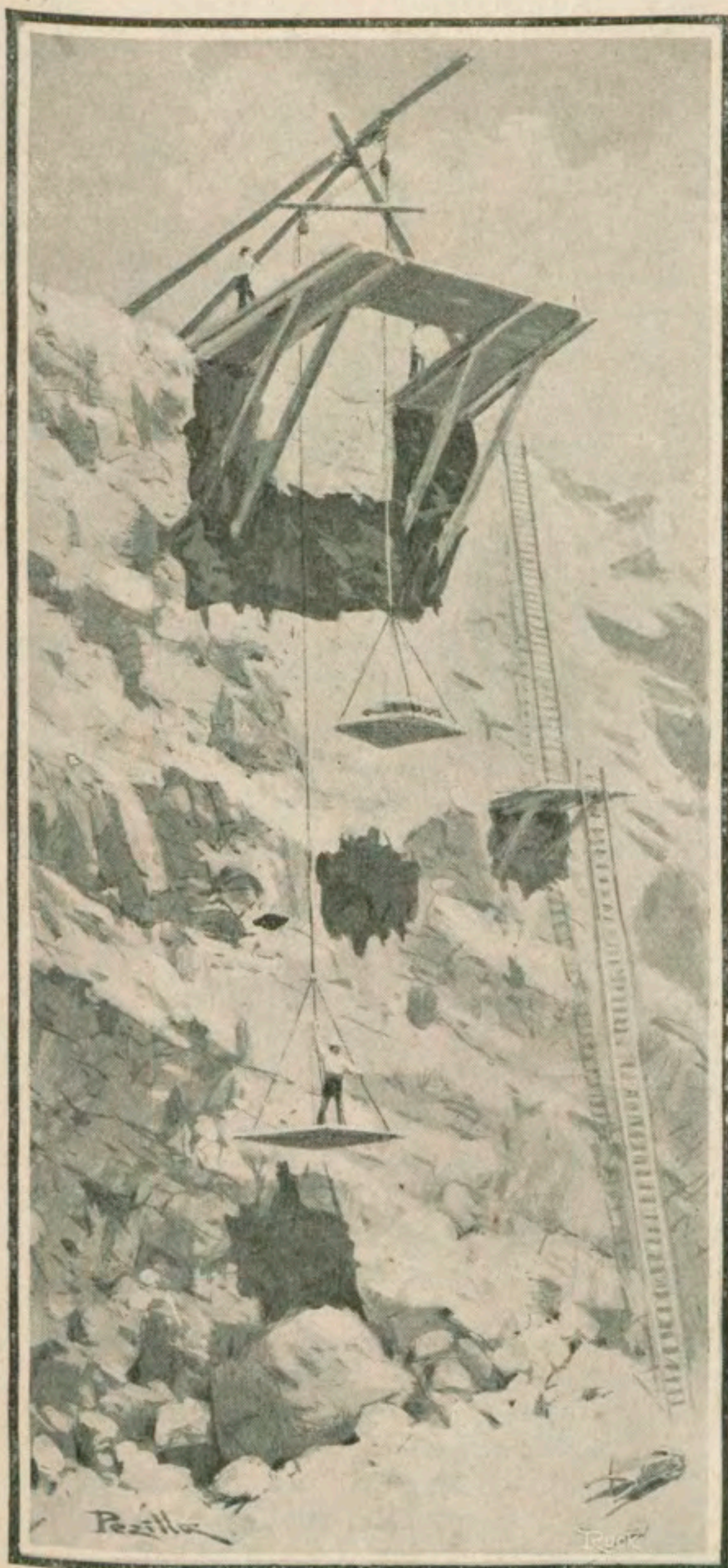
Une première déduction s'impose : pour accomplir un travail quelconque, un animal doit être nourri. Et à ce propos Rumford fit une expérience assez curieuse, de laquelle il résulte qu'il y a plus d'intérêt à donner une tonne de foin à un cheval qu'on fera travailler ensuite, qu'à utiliser cette tonne de foin pour alimenter le foyer d'une chaudière.

Comment mesurer le travail d'un homme. Comment peut-on estimer la valeur du travail produit par un homme ? Nous allons voir qu'il est très simple de parvenir à la notion de cette mesure.

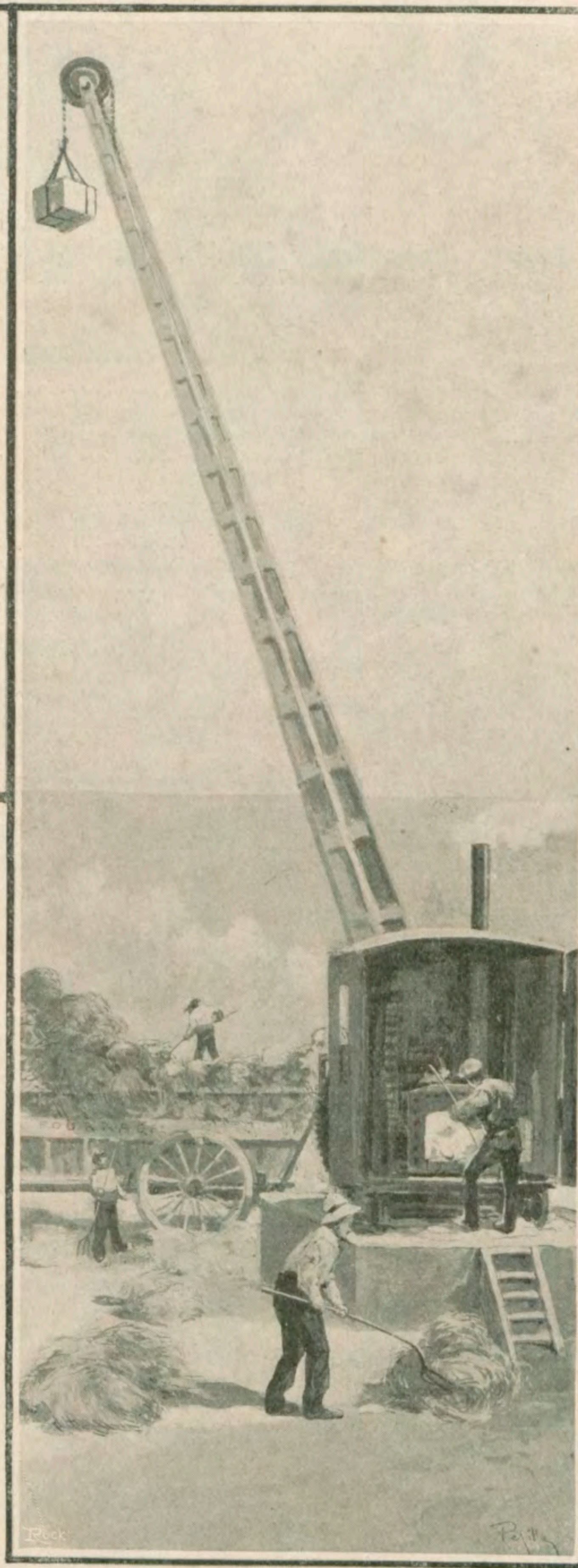
Trois éléments interviennent dans un travail, quel qu'il soit ; ce sont : l'effort développé, la vitesse avec laquelle cet effort est accompli et le temps que son accomplissement a nécessité. On conçoit qu'il est nécessaire de les envisager tous trois, et leur produit peut servir de mesure au travail développé, ainsi qu'on va le voir. Nous avons appelé kilogrammètre le travail qu'il faut développer pour élever 1 kilogramme à 1 mètre de hauteur. Pour élever à la même hauteur 10 kilogrammes, il faudra un travail de 10 kilogrammètres ; de même, il faudra encore 10 kilogrammètres pour élever 1 kilogramme à 10 mètres de hauteur ; enfin, si l'élévation de ce poids de 1 kilogramme à 1 mètre de hauteur, est faite à une vitesse 10 fois plus grande dans un cas donné que dans l'autre, le travail par unité de temps (seconde) sera aussi 10 fois plus considérable. Tout cela est fort simple.

D'une manière plus générale, si F est l'effort développé en kilogrammes d'une manière quelconque, V la vitesse du mouvement en mètres par seconde, T la durée du travail en secondes, le travail total est exprimé par F V T kilogrammètres. On conçoit de quel intérêt, pour ceux qui emploient la main-d'œuvre de l'homme, est la connaissance du travail quotidien que ce dernier peut fournir, suivant les modes spéciaux suivant lesquels on le fait travailler. Il faut connaître les conditions de son rendement optimum.

Pour ne citer qu'un exemple récent, on sait qu'après la guerre de 1870-1871, l'état-major allemand eut à remanier les grandes fortifications d'Alsace-Lorraine, ce qui entraînait d'importants mouvements de terres. Les officiers du génie de l'armée allemande se livrèrent à une série de mesures du plus haut intérêt, afin de déterminer les conditions dans lesquelles l'ouvrier pouvait, à fatigue égale, fournir la plus grande quantité de travail. Ce sont les résultats de ces expériences que nous avons réunis dans le tableau ci-après.



La meilleure utilisation du travail de l'homme. En élevant son propre poids, un homme peut développer un travail journalier de 280.000 kilogrammètres.



Tous les moteurs ne se trouvent pas aussi bien de la même alimentation.

Il y a plus d'intérêt à donner une tonne de foin à un cheval qu'à alimenter avec elle le foyer d'une machine à vapeur.

La Vie au Grand Air



Ce qu'un homme peut produire en une journée de travail.

En élevant des terres à la pelle, 38.880 kilogrammètres.

En élevant un poids à la main, 73.440 kilogrammètres.

En élevant des fardeaux sur son dos, 56.160 kilogrammètres.

En élevant des fardeaux à la brouette, 43.200 kilogrammètres.

Un homme	peut développer un travail journalier de
Elevant des terres à la pelle.....	38.880 kilogrammètres.
Elevant des fardeaux à la brouette sur rampe de 1/12.	43.200 —
Elevant des fardeaux sur son dos (rampe ou escalier)...	56.160 —
Elevant un poids à la main.....	73.440 —
Elevant un poids par corde et poulie.....	77.760 —
Tournant une manivelle.....	172.800 —
Virant au cabestan, poussant ou tirant horizontalement.....	207.360 —
Montant sur une roue au niveau de l'axe (travail des carriers).....	259.200 —
Elevant son propre poids.....	280.000 —

Ainsi, c'est en élevant son propre poids que l'homme est placé dans les meilleures conditions. Mais comment les officiers allemands arrivèrent-ils à la réalisation de cette condition, c'est ce qu'il nous intéresse de connaître.

Pour élever de la terre du niveau inférieur au niveau supérieur, l'ouvrier sa brouette chargée de terre sur un plateau Q relié par un câble passant sur une poulie à un autre plateau P. Puis, à l'aide d'une échelle, l'ouvrier montait au niveau supérieur s'installait dans le plateau P et son poids entraînant le plateau Q amenait la brouette au niveau supérieur où elle était prise par un autre ouvrier. Le premier, revenu au niveau inférieur, recommençait l'ascension de l'échelle. Son seul travail, du matin au soir, consistait à gravir l'échelle et à redescendre par l'un des plateaux.

Les comparaisons empiriques démontrèrent jusqu'à l'évidence l'énorme supériorité de cette méthode de travail.

Un des chiffres portés au tableau ci-dessus va nous permettre une réflexion assez amusante. Tout le monde connaît le fameux défi d'Archimède, lorsqu'il eut établi la théorie des leviers : « Donnez-moi un point d'appui, et je soulèverai le monde. »

Si le grand géomètre avait eu un levier et un point fixe, ce n'est pas lui qui aurait soutenu la terre : c'est son point fixe. Tout son art aurait consisté non à soutenir le globe, mais à le faire soutenir presque en totalité par son point d'appui. Si, au contraire, il eût été question de faire naître un mouvement effectif, Archimède eût dû alors, le tirer tout entier de son propre fonds, aussi n'aurait-il pu être que fort petit dans un temps très long.

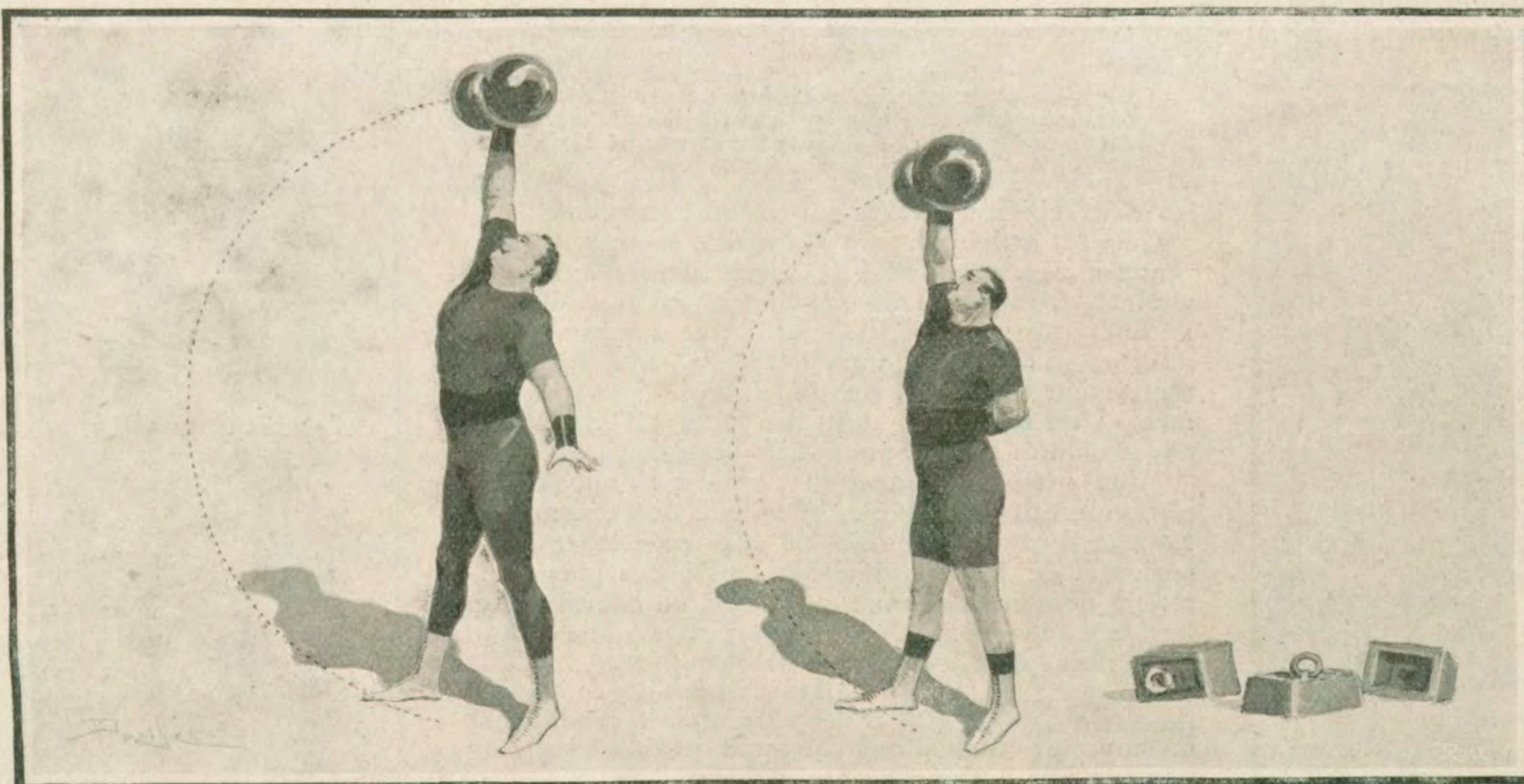
En admettant, suivant les données généralement admises, que la densité du globe soit de cinq fois et demie celle de l'eau, et sachant, d'autre part, par le tableau ci-dessus, que le travail journalier que peut fournir un homme agissant sur une manivelle est de 172.800 kilogrammètres, on trouve que « pour soulever le globe terrestre à la hauteur de 1 millimètre, il aurait fallu à Archimède plus de 900 milliards de siècles », en sorte que si le savant syracusain était encore vivant, et s'il avait toujours travaillé pendant les deux mille années qui nous séparent de lui, il n'aurait pas encore

soulevé la terre de la quarante-cinq millième partie d'un millionième de millimètre.

Le travail d'un muscle est proportionnel à son volume et à son poids. Tous les ingénieurs savent que toute machine doit être construite en vue de la forme spéciale sous laquelle se présentera le travail résistant qu'elle devra vaincre. Imaginons, par exemple, l'hypothèse où le piston d'une machine à vapeur devrait directement appliquer sa force motrice à vaincre une résistance. S'il s'agit de soulever 100 kilogrammes à un centimètre de hauteur, on fera le cylindre tellement large que la pression de la vapeur sur le piston développe un effort de 100 kilogrammes, et on limitera la course du piston à 1 centimètre. S'il s'agit de soulever 1 kilogramme à 1 mètre de hauteur, on fera le cylindre d'une section 100 fois plus petite, et on donnera au piston une course 100 fois plus grande. Cependant, si les machines ainsi réalisées sont différentes, elles ont à accomplir le même travail, et quelque chose n'a pas varié, c'est le volume de vapeur employée, si on la suppose à la même pression.

Cette proportionnalité du volume de la matière qui travaille au travail

effectué se retrouve dans tous les cas où une force motrice se manifeste. Ainsi, plus un muscle est gros, plus sa section est étendue, plus il est susceptible d'un effort considérable. Mais, d'autre part, un muscle ne se raccourcit qu'en raison de sa propre longueur. Il suit de là que son travail sera proportionnel à sa longueur et à sa section, c'est-à-dire, en définitive, à son volume ou à son poids. Quant à la forme sous laquelle doit se produire le travail musculaire, elle se déduit de la forme du muscle. Celui-ci est



Deux hommes élèvent le même poids au-dessus de leur tête.

Le plus grand a un plus grand effort à faire, élevant le poids à une plus grande hauteur.

il gros et court qu'il devra produire un grand effort multiplié par un faible parcours; s'il est long et grêle, il aura un parcours très étendu, mais ne développera qu'un effort peu énergétique.

Les exemples abondent : le sterno-mastoïdien, le couturier, le grand droit de l'abdomen sont des muscles à long parcours et ont une proportion charnue de très grande longueur. Le grand pectoral, le grand fessier, le temporal, gros et court, sont capables d'un effort considérable mais d'un faible raccourcissement.

Dans un moteur à vapeur, on n'estimera la puissance que par la connaissance de trois éléments : l'alésage, la course et la pression du fluide; de même les physiologistes ont cherché à déterminer la force spécifique du tissu musculaire. Koster a trouvé que le muscle humain développe 1.087 grammes par centimètre carré de section. Chez l'oiseau la force serait d'environ 1.200 (Marey); chez l'insecte elle serait encore plus grande (Plateau). On trouvera sur ce point spécial nombre de renseignements dans un article très serré et des plus intéressants publié par mon confrère George Leroy dans les Sports du samedi, 6 janvier 1906.

Le travail des muscles dans la marche. La locomotion, sous ses diverses formes, a toujours excité les recherches. On connaît son fonctionnement, régi par le principe de l'action et de la réaction. Je ne m'étendrai donc pas sur ces notions préliminaires.

Beaucoup d'auteurs ont essayé d'estimer le travail que dépense le moteur humain dans la marche ou dans la course. Ils sont arrivés à cette conclusion que ce travail est nul. La conclusion est surprenante et nécessite quelques développements.

Leur raisonnement est que le travail produit par les muscles dans la période d'ascension est compensé par celui qui se produit dans la phase de descente : ce n'est pas tout à fait exact. C'est ainsi, pour me faire mieux comprendre, qu'une balle de caoutchouc, rebondissant sur un plan résistant, aurait besoin d'une petite impulsion supplémentaire pour remonter constamment à la même hauteur.

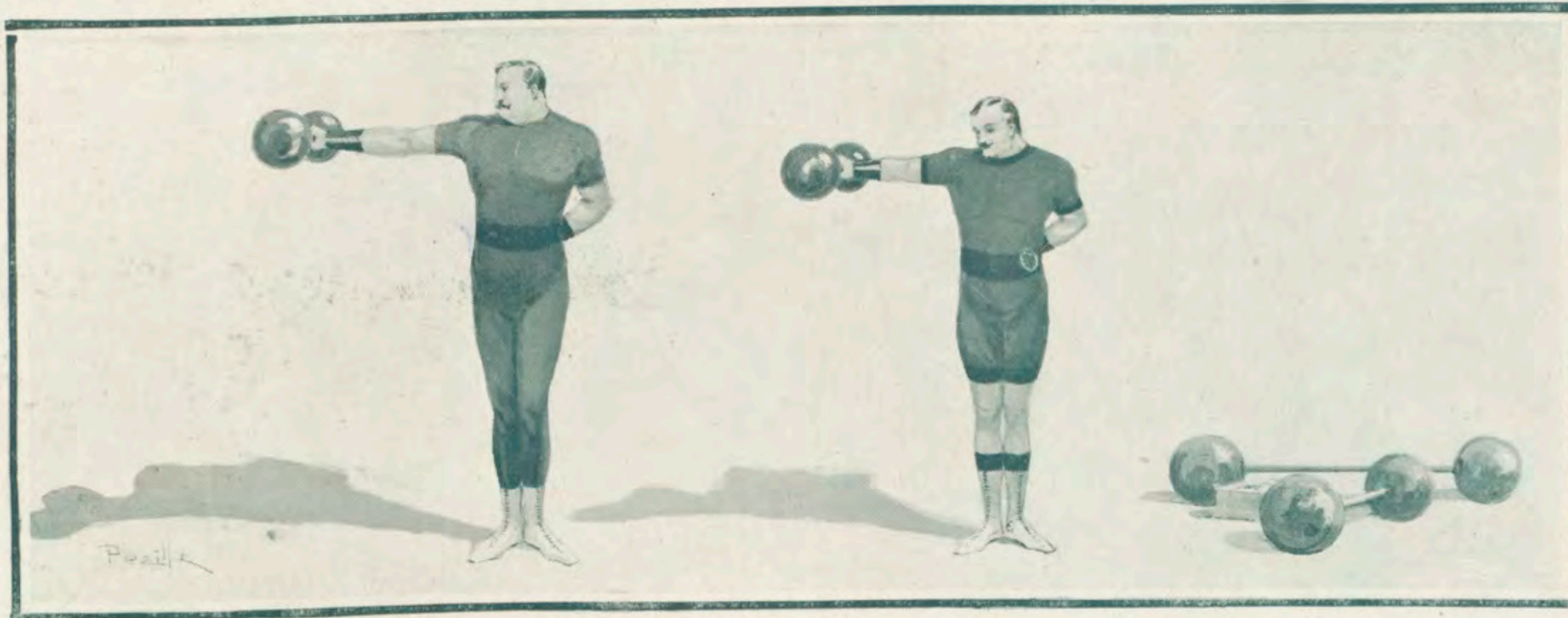
Une autre dépense de travail est celle qui fait osciller la jambe. Les frères Weber attribuaient à la pesanteur seule cette oscillation de la jambe, qu'ils assimilaient à un pendule. Erreur, en partie du moins, car si la jambe oscille à la manière d'un pendule, ce ne peut être que pour un certain rythme, celui qu'imposent sa longueur et la position de son centre de gravité. Néanmoins, la comparaison des Weber n'est pas sans présenter un certain intérêt : en la joignant aux notions de travail précédemment exposées, nous serons amenés à conclure que l'homme aux longues jambes sera en excellente posture pour courir vite sur une faible distance, tandis que l'athlète plus petit sera susceptible de courir moins vite sur les longues distances. C'est encore cette notion du travail qui nous fera préférer pour les longs efforts, l'homme peu étoffé à l'athlète trapu et massif.

Une théorie scientifique, celle des mouvements pendulaires doubles, trouve encore son application. Supposons deux sprinters de même taille, de même poids, de même puissance musculaire, etc. Ils ont même longueur totale de jambes : le plus vite des deux sera celui qui aura la cuisse plus longue, et la partie inférieure de la jambe plus courte. Les anatomies de Kraenzlein et de Duffy sont intéressantes à cet égard.

Par un mode identique de raisonnement, on peut prévoir que les chevaux dits « flyers » seront grands et puissamment construits (Eclipse, Gladiateur, Holocauste, Flying Fox, etc.) tandis que les stayers seront généralement petits et secs (arabes et syriaques). Il peut y avoir des exceptions, parce que d'autres éléments interviennent.

Dans le travail des haltères, la puissance musculaire n'est pas le seul élément à considérer.

Deux hommes de tailles différentes élèvent le même poids au-dessus de leur tête ; on les classe *ex æquo*, cependant le plus grand a accompli un travail plus considérable ; ils mettent à bras tendu le même poids, on les classe encore *ex æquo*, cependant le plus grand doit vaincre un plus grand travail résistant, puisque son bras de levier est plus considérable. Cela permet déjà de se rendre



Deux hommes mettent à bras tendu le même poids.

Le plus grand accomplit un travail plus considérable, en raison de la plus grande amplitude du bras de levier.

compte que dans un championnat de force, où le classement est fait par le seul total des poids enlevés, les athlètes petits et trapus sont favorisés. Je dois toutefois signaler un effort, qu'il faut encourager, de notre confrère l'*Education Physique*, en vue de résoudre ce que le capitaine Ferber a appelé si joliment « le problème du nain et du géant ».

Mais je m'arrête : aussi bien n'ai-je eu d'autre prétention que de donner un aperçu succinct d'une matière intéressante entre toutes. Ma conclusion me sera fournie par Marey, qui s'écriait, à la fin d'une de ses leçons au Collège de France : « Si l'on savait dans quelles conditions s'obtient le maximum de vitesse, de force ou de travail que peut fournir l'être vivant, cela mettrait fin à bien des discussions et à bien des tâtonnements regrettables. Ainsi, on ne condamnerait pas toute une génération d'hommes à certains exercices militaires qui seront plus tard rejetés comme inutiles et ridicules. On ne verrait pas tel pays écraser ses soldats sous une énorme charge, alors qu'il est admis, dans tel autre, que le mieux est de ne rien leur donner à porter. »

C. FAROUX.

LA FÊTE DU PALAIS DE GLACE



L'ÉQUIPE DU CLUB DES PATINEURS DE PARIS QUI A BATTU LE PRINCE'S ICE HOCKEY CLUB

Un gala organisé par les Sports a été donné samedi, au Palais de Glace. Il comprenait, entre autres numéros un match de hockey sur la Glace entre l'équipe du Club des Patineurs de Paris et une équipe du Prince's Ice Hockey Club. L'équipe française a triomphé par

trois buts à deux. Mme Suzanne de Binville a remporté le concours de valse, Mme Colette Danneçy la course de dames, et M. Louis Magnus le concours de figures. Un match de boxe, qui n'avait aucune prétention sportive, a terminé la soirée.

UNE COURSE QUI SE TERMINE PAR UNE ÉMEUTE



L'équipe Jacquelin-Walthour.

A remarquer, la curieuse déformation photographique qui donne aux deux coureurs des proportions si différentes.

lièrement — beaucoup trop même — depuis le départ jusqu'au coup de pistolet de la douzième heure, et pour laquelle personne ne peut établir un classement, voilà qui n'est pas précisément banal. Tel est pourtant l'événement sans précédent dont le Vélodrome d'Hiver fut le théâtre dimanche dernier.

On connaît les événements : il s'agissait d'une épreuve de douze heures (à l'Américaine) c'est-à-dire par équipes de deux coureurs se relayant à volonté, ainsi que cela se pratique annuellement à Madison Square Garden pour la fameuse course de six jours. Et sans aller plus loin je dois exprimer mon profond étonnement de voir qu'il se trouve encore des organisateurs pour organiser, des coureurs pour courir, et des spectateurs pour aller voir un genre d'épreuve aussi complètement dénué d'intérêt. Pour rien au monde, à moins d'y être professionnellement obligé, je n'aurais fait

dimanche dernier le déplacement du Champ de Mars. Et je me demande encore comment il a pu se trouver plusieurs milliers de personnes pour aller suivre les péripéties (?) qui devaient forcément être insipides de bout en bout.

Douze heures ne font pas six jours On objectera avec une apparence de raison que la grande course new-yorkaise à laquelle je viens de faire allusion attire chaque année une foule énorme. Et certains devins... après les événements ont même profité des incidents de dimanche pour découvrir que le public américain était d'une mentalité sportive très inférieure.

J'ai assez souvent eu l'occasion de dire et d'écrire que les six jours madisoniques étaient d'un très discutable intérêt sportif, pour ne pas être suspect, de partialité envers l'énorme « tournoiement » américain.

Pourtant il comporte des différences suffisamment marquées avec la course de dimanche pour expliquer et presque motiver son succès financier.

D'abord, il dure six jours et six nuits sans interruption, et cette gigantesque durée frappe naturellement l'esprit du gros public bien plus qu'une course dont la durée est douze fois moindre. Ensuite, elle se déroule sur une piste de 160 mètres, où la tâche qui consiste pour une équipe à prendre un tour ou à se dédoubler est autrement moins

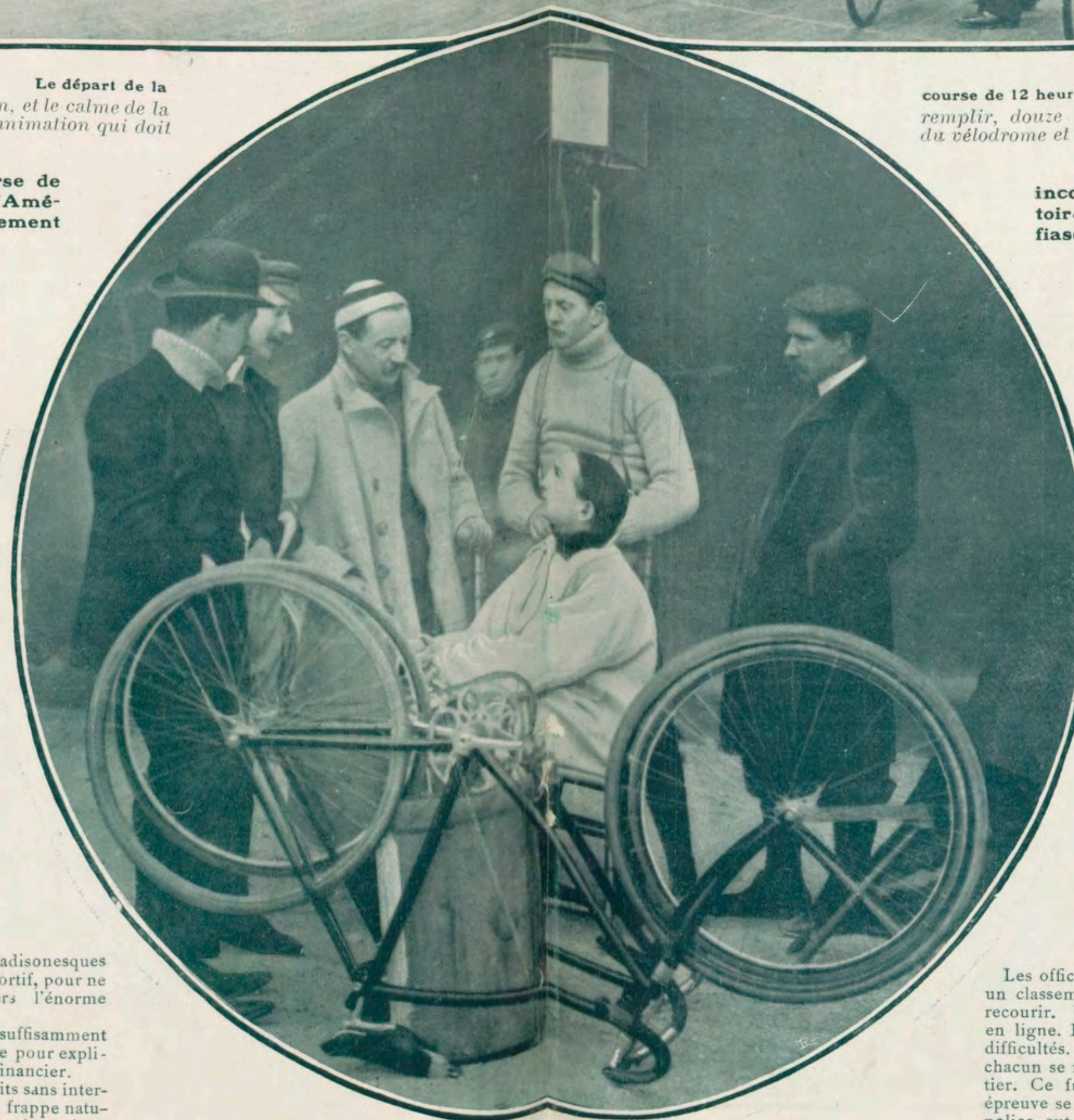


Le départ de la course de 12 heures. Il est 10 heures du matin, et le calme de la Galerie contraste avec l'animation qui doit

Un essai de course de douze heures à l'Américaine. Règlement

course de 12 heures. remplir, douze heures plus tard, l'enceinte du vélodrome et ses abords.

incomplet ou contradictoire. Un lamentable fiasco. La morale.



Ingold et Thuau discutant leurs chances respectives pendant la course. Ingold tenait la tête du classement provisoire, vaguement établi après la chute qui se produisit six jours avant la fin.



Otto Meyer et Stol

qui figuraient comme favoris en tête de la cote établie avant la course.

ardue que sur un vélodrome dont les dimensions sont de plus du double. Et même si personne ne réussit à prendre un tour, il n'est pas jusqu'aux tentatives qui ne soient plus nombreuses. Tandis que dimanche, elles furent à peu près nulles.

Une lacune au règlement On en aura une idée par ce fait qui paraît invraisemblable pour les profanes qu'après douze heures de course (?) aucune des équipes concurrentes n'avait été distancée !

L'article du règlement spécifiant que les équipes se trouvant ensemble à la fin, devaient disputer une course sur six tours de piste pour établir leur classement, devait donc être appliqué. Et c'est ici que commence le scandale.

En effet, les auteurs du règlement avaient bien spécifié qu'aucun accident survenant durant la course ne devait compter, c'est à dire que le terrain perdu par suite de chute, crevaison [de pneu ou accident de machine serait rétabli. Mais ils n'avaient pas du tout réfléchi que le cas pouvait se présenter également durant les six tours supplémentaires.

Or — voyez la chance — ce fut précisément à ce moment qu'une crevaison amena dans le peloton compact des quatorze concurrents une dégringolade générale dans la plupart des favoris, tandis que les « survivants » continuaient comme si de rien n'était. Naturellement, le public ne comprit rien à cette façon de procéder.

L'émeute Des protestations, s'élevèrent on passa vite aux actes et en deux minutes une véritable émeute se produisit. On en connaît les détails typiques.

Les officiels, impassibles, établirent malgré tout un classement provisoire. Puis on voulut faire recourir. Une dizaine de coureurs se mirent en ligne. D'autres, dont Jacquelin, firent des difficultés. Et, comme l'émeute montait toujours, chacun se retourna précipitamment vers le quartier. Ce fut le feu aux poudres, et la pitoyable épreuve se termina par une manifestation dont la police eut toutes les peines du monde à avoir raison.

Morale : Messieurs les Directeurs, assez de courses de ce genre, dont la répétition causerait le plus grave préjudice au sport si vivant et généralement si intéressant qu'est le cycisme.

VICTOR BREYER.



Seigneur se désaltère.

Chaque concurrent avait pris soin de se munir de provisions, et la pelouse était devenue un véritable campement.



Van den Born.

Le champion belge, qui est très méticuleux, règle lui-même sa machine avant de monter.

❧ ❧



Le Grand-Duc Michel de Russie.

Président du Golf Club de Cannes, il est l'un des joueurs les plus assidus du terrain de la Napoule, et préside presque quotidiennement le déjeuner au Club House.



La pêche à la balle.

Au cours de la partie, les joueurs sont obligés de faire passer la balle au dessus d'un petit torrent, le Riou. Parfois elle tombe dans l'eau. Un aide est spécialement chargé de la repêcher.



Le passage en bac.

Une autre rivière, plus importante, la Siagne, traverse les links du golf, pour la passer, les joueurs sont obligés de se servir d'un bac, situé dans un paysage fort pittoresque.



Le Grand-Duc Cyrille.

Il se remet à Cannes, des émotions de Port-Arthur, et charme ses loisirs en jouant au golf. La grande-duchesse Cyrille, sa femme, est également une golfeuse accomplie.

Le Championnat de Paris de Cross Country

Le Championnat de Paris fait double emploi avec le Cross National. Il risque de diminuer l'importance de cette épreuve. ■ ■ ■ ■ ■

Le Championnat de Paris de cross-country s'est disputé dimanche dernier pour la seconde fois. Jusqu'en 1905, il se confondait avec le Cross National. On peut regretter, à un certain point de vue, qu'on ait cru nécessaire de doter la région de Paris d'une épreuve préliminaire spéciale. De ce que ces deux courses se succèdent à un court intervalle et qu'elles réunissent à peu près les mêmes partants, leur importance à toutes les deux risque d'être diminuée. La rencontre des clubs parisiens ne perdrait rien à se faire en présence des équipes représentant l'élite de nos coureurs bordelais, lyonnais ou dijonnais. Unique en l'année, elle attirerait davantage l'attention des sportsmen, qui risquent de se blaser de deux luttes si voisines dans des épreuves de même ordre. Si l'on ne peut admettre que pour un championnat où l'on procède par éliminations successives, comme pour le football, la région de Paris soit différemment traitée que les



L'arrivée du vainqueur.

La grosse surprise de la journée a été la victoire de Bouchard, qui a pris la première place, à défaut de son camarade de club, Raguenau, indisposé.

Le tracé adopté par la commission de courses à pied de l'U. S. F. S. A. était d'ailleurs parfait. Il présentait des obstacles naturels assez imprévus, entre autres une rivière de trois mètres que d'aucuns trouvèrent trop large. L'arrivée sur le terrain du Stade Versaillais ne prêtait à aucune confusion et on se demande pourquoi ce parcours ne serait pas adopté pour le Cross National.



Rax entre sur le terrain du Stade Versaillais. Rax, du Stade Français, a fait une très belle course. Il s'est classé second, devant Raguenau.

différentes sections de province, il en est tout autrement pour le cross-country, dont l'épreuve finale reste ouverte à tous. En l'espèce, on peut se féliciter que la course de dimanche ne soit pas sans appel, puisqu'elle a été faussée par la défaite de Raguenau. Le recordman de l'heure n'était pas dans un de ses bons jours, mais il faut dire aussi que le terrain de Glatigny, très mou, dans lequel on enfonçait littéralement de plusieurs centimètres, ne saurait lui convenir. Raguenau commence à s'alourdir et les pistes fermes ou les routes lui conviennent mieux que les sols meubles ou marécageux.



Filliatre et Millerot sur le terrain de Glatigny.

Les représentants du Racing Club de France ont terminé très groupés, mais ils n'ont pu donner à leur club que la deuxième place, derrière la formidable équipe de la Société Athlétique de Montrouge.

❧ A=T=ON PEUR QUAND ON SE BAT ? ❧

Les mondes dans lesquels on se bat ♪ La couardise évidente et la bravoure magnifique
sont aussi rares l'une que l'autre en duel ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪ ♪

A-t-on peur quand on se bat ? D'une façon très générale, non. Cependant, il y a bien des nuances à établir, et bien des distinctions à faire. Avoir peur, c'est un très gros mot. N'avoir pas peur du tout, cela n'est permis qu'à certains, et matériellement impossible à d'autres. Montrer enfin ce qu'on nomme véritablement un grand courage, rien de plus rare. Essayons de préciser tout cela. La question a de l'intérêt sous deux points de vue. Elle peut servir à éclairer les gens qui ne se sont jamais battus et qui se font du duel une idée romanesque et folle. En second lieu, elle touche un point d'escrime intéressant. et devrait contribuer à faire poser une règle applicable aux assauts et aux poules.

La vérité sur les duels

**La vérité
sur les duels** Mais d'abord, établissons un axiome, qu'on devrait inscrire en lettres d'or dans les salles d'armes et dans les salles de rédaction des journaux : « Jamais rien de ce qu'on imprime sur un duel qui vient d'avoir lieu n'est entièrement vrai. » Oh ! que le public n'est-il donc mieux persuadé de cette grande vérité ! Il éviterait par là d'être enivré par les récits attendris et dithyrambiques qui célèbrent avec lyrisme le courage léonin des duellistes. Ou, d'autre part, il ne se laisserait pas aller à des ironies vulgaires et déplacées à propos de deux hommes qui viennent de faire, autant que possible, leur devoir d'honnêtes gens. Car les journalistes vont toujours d'un excès à l'autre : s'il s'agit du duel en général, ils ne connaissent rien de plus inoffensif, de plus rassurant, ni au besoin de plus ridicule. S'ils parlent d'une rencontre en particulier, c'est le combat émouvant d'Hector et d'Achille, de Roland et d'Olivier, de Jarnac et de La Châtaigneraye ! Il ne faut les croire ni dans le premier cas ni dans le second.

Les gens qui sont exposés à se battre

Les gens qui sont exposés à se battre La vérité, c'est que parmi les gens qui ne font pas habituellement de l'escrime... Mais ces gens-là sont-ils exposés à aller sur le terrain? Non. L'usage du duel n'est répandu, en somme, que dans quatre « mondes » seulement : le monde littéraire, le monde politique, le monde sportif, et le monde proprement dit, le monde « mondain ». Les bureaucrates, les gens d'affaires, les commerçants de toutes sortes ne se battent pas : non qu'ils n'en soient fort capables, comme les autres, mais ils n'en ont pas l'occasion, cela n'est pas entré dans leurs mœurs ; et en fait, il n'y a que dans la société littéraire, politique, sportive et mondaine qu'on s'envoie des témoins. Or, ceux qui en font partie pratiquent généralement l'escrime, ou savent en tout cas de quoi il s'agit, et n'ont aucune surprise quand ils arrivent sur le pré. Toutefois, dans les groupes où il est admis que l'on se bat, il y a encore deux classes : les escrimeurs médiocres ou nuls, et les escrimeurs passables ou bons.

Parmi les premiers, j'ai vu certainement des cas de peur manifeste. De malheureux gazetiers, de gros députés, des petits gommeux ridicules et piteux restent souvent là, l'un devant l'autre, tenant leur épée à bout de bras et n'osant bouger, cherchant désespérément à se piquer la main. On a l'envie de les pousser l'un sur l'autre. C'est dégoûtant.

Ajoutons cependant que généralement, au bout de deux ou trois reprises, ils se sont mutuellement rassurés, et que la rencontre finit d'une façon moins misérable qu'elle n'avait commencé.

Mais, sauf ces spectacles pénibles et, je le répète, exceptionnels, il ne me souvient guère d'avoir vu des combattants montrer leur peur. Elle était en eux sans doute, un œil exercé l'apercevait à certaines hésitations des jambes, à certaines fébrilités de l'épée, à certaines contractions involontaires du visage. Mais elle ne se trahissait pas autrement, et l'on peut affirmer, en définitive, que devant quatre témoins et deux médecins, un homme, quelque ému soit-il, trouve presque toujours en lui assez d'énergie ou d'amour-propre pour faire bonne figure sur le terrain. Il est certain, en outre, que si les apathiques et les mous faiblissent peu à peu, les nerveux, au contraire, s'exciènt pendant le combat. Les nerveux se battent le plus souvent assez bien ; il est vrai que le plus souvent aussi ils se font blesser.

Y a-t-il, d'autre part, des hommes à sang très lourd et à l'esprit très peu imaginaire, chez qui l'appréhension, ou mieux la prévision des coups qu'ils peuvent recevoir n'existe point? Je le crois. Ceux-là ne peuvent évidemment éprouver aucune peur; ou du moins ce sentiment se réduit à presque rien pour eux. Mais on ne peut dire qu'ils soient véritablement courageux; ils ne connaissent pas le danger, à peine ont-ils du mérite à s'y exposer.



Un duel célèbre : M. Thomeguex et le Baron de Pierrebourg.

Le véritable courage
est rare au duel

Le véritable courage est rare au duel C'est parmi les hommes de sport, habitués à payer de leur personne, à dompter par la volonté leurs résistances physiques, qu'on observera les duellistes les plus courageux. Et entre tous les hommes de sport, c'est chez les escrimeurs assurément qu'il est le plus facile d'observer le véritable courage. A bravoure égale, on discerne mieux celle d'un bon escrimeur. Un homme d'épée inexpérimenté ne saura jamais, même s'il est héroïque, que se porter follement en avant et donner des signes superflus et un peu agaçants d'intrépidité, comme par exemple de sourire, de faire des mots, etc. Tandis qu'un tireur habile peut témoigner de sa bravoure par une preuve irréfutable et nette, celle-ci : amener avec intelligence et sang-froid une attaque hardie, l'exécuter rapidement, énergiquement, franchement, et la pousser bien à fond. On ne peut rien faire de plus beau sur le terrain.

Cela est excessivement rare. Car si des exemples de couardise évidente ne se remarquent presque jamais dans les duels, ceux d'une bravoure magnifique et parfaite ne se rencontrent guère davantage. Toutes les rencontres, à peu d'exceptions près, méritent la note « assez bien ». Combien voit-on de grandes attaques franches, exécutées de sang-froid, sur le pré? C'est là le critérium de la bravoure : attaquer.

Il y a en effet une difficulté, non pas deux fois, mais vingt fois plus grande à fournir une attaque devant une pointe nue, qu'à se défendre, fût-ce d'une façon remarquable et « artistique », comme disent quelques dilettantes. Tout adversaire qui attaque montre un courage infiniment supérieur à celui du combattant qui guette et qui attend. Ce dernier laissera peut-être voir de remarquables qualités d'exécutant ; mais l'autre a plus de sang, d'énergie, d'action physique et morale, il est mieux doué, il est plus brave — et d'ailleurs quatre fois sur sept il touche.

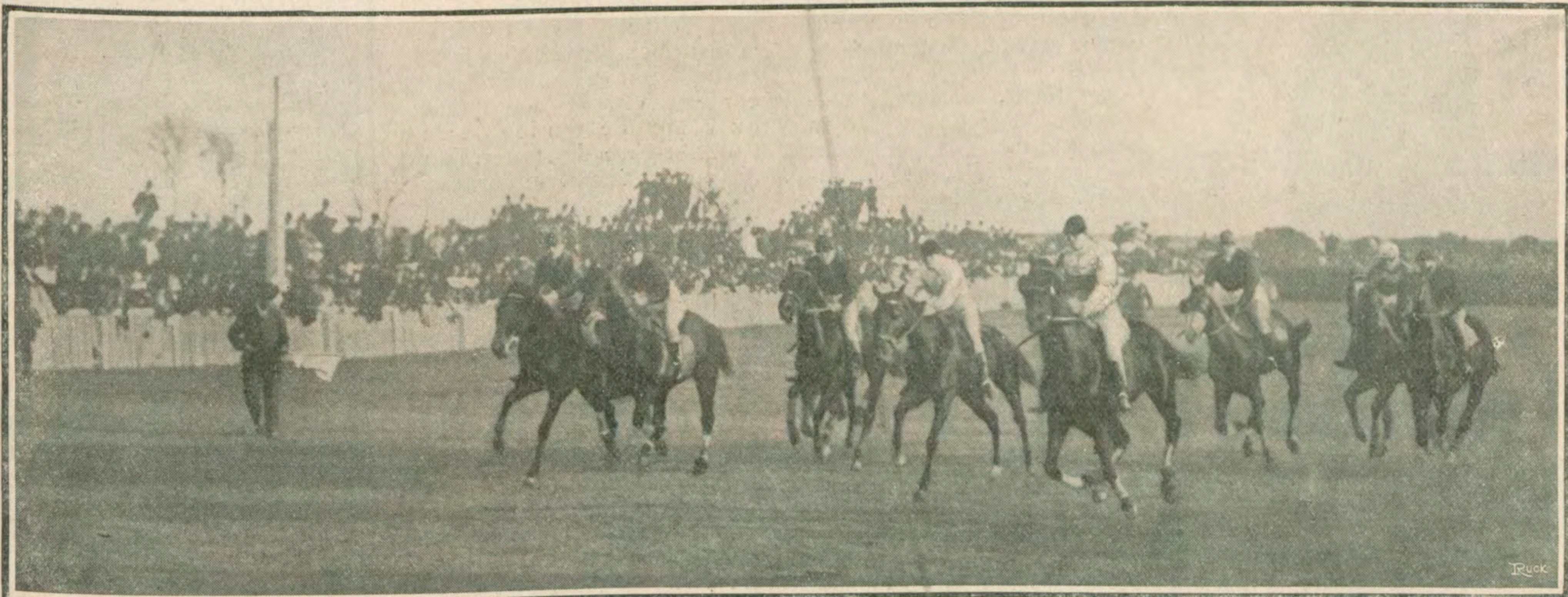
Aussi voudrais-je que dans les assauts, on comptât double une attaque réussie ; mais qu'en cas de coup fourré, et afin de bien démontrer la difficulté pratique du terrain, ce fût toujours l'attaquant, et non le « tendeur », qui eût tort.

Résumons-nous : dans nos duels, il y a peu ou point de lâches, comme peu ou point de héros ; d'autre part, le grand courage consiste à attaquer à fond, sans folie.

Mais, dira-t-on, vous ne vous parlez que des duels à l'épée... Sans doute. Le duel au pistolet n'existe pas. C'est une bouffonnerie, ou une boucherie.

MARCEL BOULENGER.

LE STARTER ET SES FONCTIONS



Un départ au drapeau.

Le starter est le maître absolu du départ ; il fait ranger les chevaux en arrière du poteau du départ à la distance qu'il juge nécessaire. Au baisser du drapeau, les chevaux partent, mais le départ n'est bon que si le drapeau de l'aide-starter — placé en avant du poteau — s'abaisse.

Le drapeau était autrefois tenu par un membre du Comité. Le starter est l'ennemi des jockeys. A Auteuil chaque coup de drapeau rapporte 28 fr. 50. Un nouveau starter à Auteuil.



M. de Chazelles.

M. de Chazelles fut, pendant de longues années, le starter de la Société des Steeple-Chases ; depuis qu'il est directeur du Sporting français, il a démissionné.

Au début des courses et pendant de longues années, les starters — comme du reste les juges à l'arrivée — étaient des commissaires de la Société. Mais les commissaires ont jugé qu'ils se donnaient beaucoup de mal, qu'ils se créaient des inimitiés, qu'ils se fatiguaient énormément pour remplir des fonctions absolument gratuites, et ils ont passé

la main à des juges et à des starters appointés.

Le baron de la Rochette fut un des premiers starters de la Société d'Encouragement ; il tint longtemps le drapeau, puis le passa au comte d'Hédouville, qui le céda au vicomte d'Hédouville. Le premier starter rétribué à la Société d'Encouragement fut le comte d'Etreillis, puis Henry Hurst — lequel vient de recevoir le Mérite agricole comme conseiller municipal de Gouvieux — puis R. Figès. A Auteuil ce fut Arnal lequel donnait les départs également à la Sportive et au Demi-sang, puis vint le comte de Chazelles, auquel succéda Figès ; mais Figès accablé de besogne vient de céder son start à M. Roy, un ex-gentleman rider, très connu et très apprécié dans le monde des courses.

Les fonctions du starter ne sont pas aussi simples et aussi faciles que l'on pourrait le supposer. Il lui faut beaucoup de coup d'œil, beaucoup d'autorité et une dose de patience phénoménale. Il doit en outre — sans broncher — accepter les sifflets et les quolibets de la foule, des turfards, quand ceux-ci jugent — et comment ? — qu'il a mal donné un départ.

Le starter est de plus l'ennemi né des jockeys et aussi des entraîneurs, car c'est lui qui propose généreusement les amendes et les mises à pied pour retard au poteau, désobéissance aux ordres, vol d'un départ, etc. Le starter tient à rester le maître mais messieurs les jockeys veulent en faire à leur tête, espérant toujours — non sans quelque raison — être soutenus par les propriétaires qui payent trop souvent les amendes qu'ils ont encourues...

Au départ, les places sont tirées au sort quand ainsi en décident les commissaires, et le starter range en ligne les jockeys derrière les rubans du starting gate. Pour un départ au drapeau, le starter

peut faire ranger les jockeys en arrière du poteau de départ, aussi loin qu'il le juge utile. Dans tous les cas, il est juge souverain du signal et peut mettre à l'amende et même à pied pour un temps le jockey qui se montre récalcitrant à ses ordres.

Deux personnages muets suivent le starter, c'est le porte-drapeau, comparse indispensable, et le porte-fouet qui claque au derrière des chevaux, ce qui est cause souvent de bien des erreurs et de bien des dérobades au départ.

Le prix du coup de drapeau. Messieurs les starters ne sont pas gens à plaindre au point de vue des appointements. D'après un rapport que fit autrefois M. Ruau comme rapporteur du budget de l'Agriculture, les deux starters de la Société d'Encouragement touchent 27.400 francs par an, le porte-drapeau 2.000. A la société des steeple-chases les appointements du starter sont de 7.500 francs. Or, comme à Auteuil nous avons 44 réunions à six épreuves cela fait environ 28 fr. 50 par coup de drapeau, en supposant qu'il n'y a pas de faux départs.

Au demi-sang le starter pour le plat est inscrit au budget pour 6.250 francs. Quant au starter pour le trot, il est appointé à 208 fr. 33 par journée de trotting. C'est un peu moins que le starter de la Société sportive, qui touche 250 francs par réunion ; il y a deux starters un pour le plat, l'autre pour les obstacles. Au Sport de France, il est vrai qu'il n'y a guère plus de vingt réunions par saison, le starter est appointé de 2.770 francs pour lui et son aide, les deux aux chasses porte-drapeau ont 630 francs.

La situation soit du starter soit du juge à l'arrivée n'est certes pas mauvaise et M. Ruau disait dans son rapport : « Starters et juges à l'arrivée qui cumulent leurs fonctions dans diverses sociétés touchent des honoraires considérables. Tel de ces fonctionnaires a un traitement de 20.700 francs (Société d'Encouragement, Société sportive, société de Deauville). »

Le nouveau starter d'Auteuil, M. Roy est un starter de la bonne école, comme M. de Chazelles il se rend au poteau de départ monté sur un poney de bon modèle. Ses coups de drapeau ont con-



M. Roy.

M. Roy est le nouveau starter de la Société des Steeple-Chases ; il a fait ses débuts le jour de la réouverture d'Auteuil. Il a longtemps couru comme gentleman.



M. Boitelle.

M. Boitelle donne les départs dans les épreuves de trot de la Société du demi-sang. Il est la terreur des jockeys et drivers, qui lui obéissent au doigt et à l'œil.

quis tout le monde. M. Roy est d'ailleurs un homme de cheval dans toute l'acception du mot, il connaît les parcours d'Auteuil, car il endossa souvent la casaque du gentleman-rider.

Au début, le starting-machine avait rencontré bien des opposants. Des sportsmen, des propriétaires, des entraîneurs, des jockeys protestèrent contre ce nouveau mode de donner les départs; aujourd'hui, on ne proteste plus. Et les entraîneurs ont ajouté au dressage des jeunes chevaux le dressage à la starting machine. Il y a quelques chevaux qui cependant n'ont jamais pu encore s'habituer aux rubans. Gouvernant était de ce nombre. Rien n'a pu faire; on voit aussi des chevaux absolument rebelles au bruit des trains ou aux cornes des tramways.

Nos startings sont cependant beaucoup plus pratiques que certains de ceux en usage en Angleterre; de

A l'endroit fixé pour la mise en ligne des chevaux, il plaçait deux aides se faisant face de chaque côté de la piste, chacun d'eux tenait à la main l'extrémité d'un long cordeau en caoutchouc. Ce cordeau était à son point extrême de tension et à l'« All right » du starter, l'un des aides lâchait le cordeau qui se distendait. Le seul inconvénient à ce procédé extrêmement simple, c'est que l'un des aides risquait de recevoir la... décharge du caoutchouc dans les jambes!

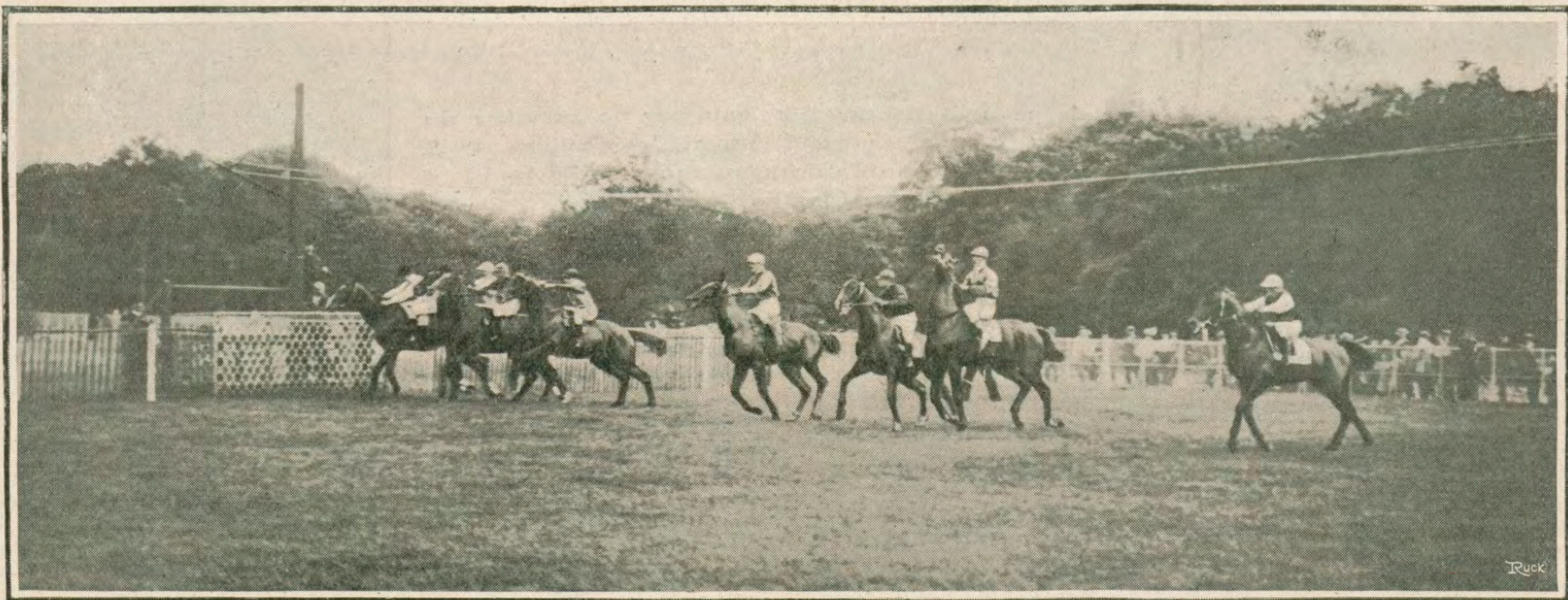
Les chevaux s'alignaient aussi bien derrière le cordeau tendu à un mètre que derrière le cordeau tendu à deux mètres du sol.

On avait dit que le starting gate était la mort des « starters » on voit qu'il n'en est rien et que tant que les courses existeront il faudra un starter, qu'il soit Français ou Anglais, qu'il se serve d'un drapeau ou d'une sim-



M. Figès.

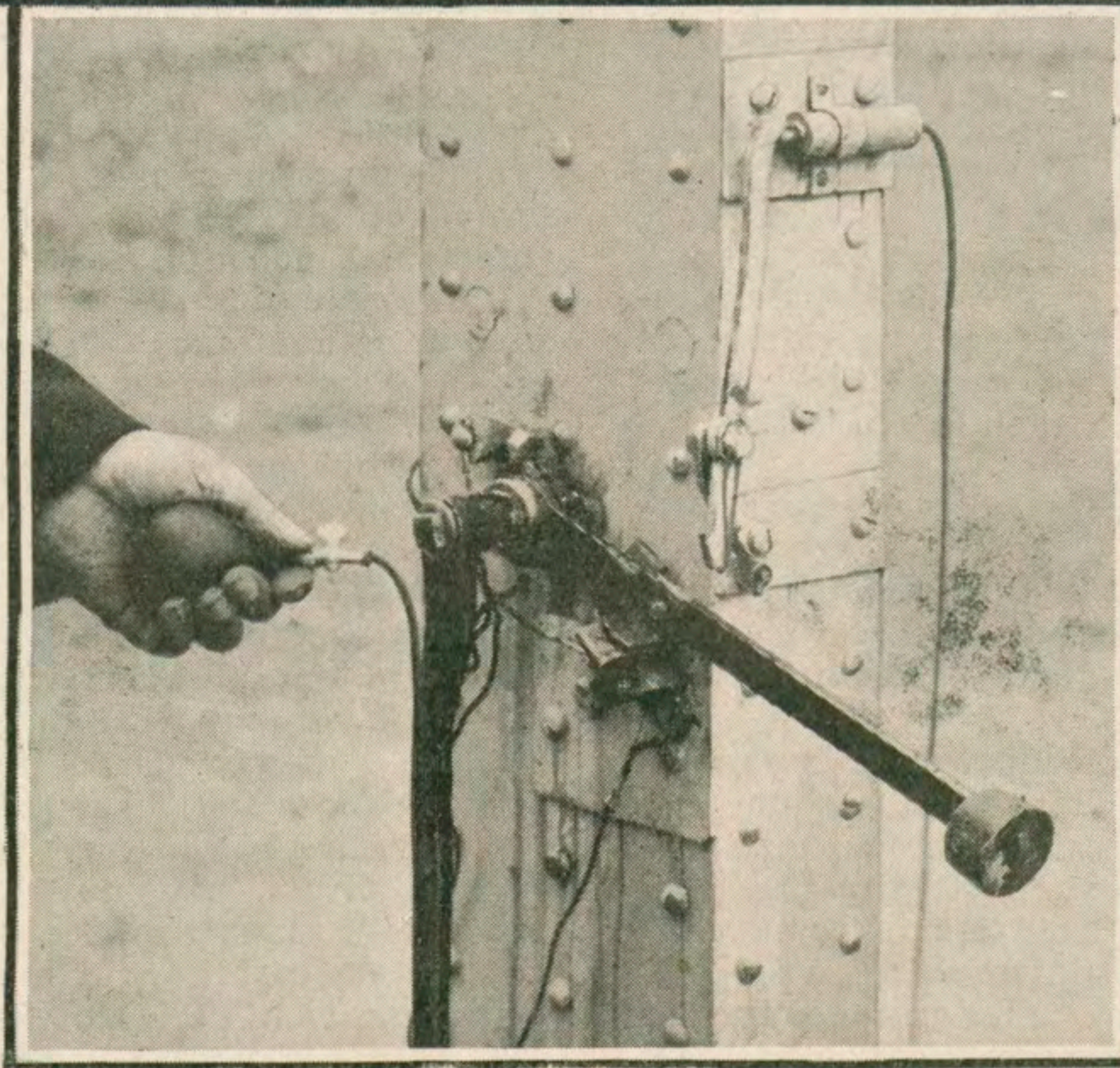
M. Figès est le starter le plus occupé, très flegmatique, très maître de lui; il a été souvent attaqué même violemment. C'est un des starters les plus appréciés des commissaires.



Le départ au

Pour le départ au starting-gate, le starter fait ranger les chevaux à cinquante centimètres environ des rubans de la starting gate. Au mo-

l'autre côté du détroit sur certains hippodromes les rubans sont remplacés par des fils de fer, ce qui est passablement dangereux. Un jour même le jockey Sam Leath manqua d'être pendu, le starter ayant donné le départ lorsque son cheval était trop en avant. Est-il vraiment nécessaire d'avoir un appareil immense assez coûteux d'installation et d'un mécanisme assez délicat? M. de Chazelles ne le pensait pas et un jour il imagina de donner les départs à Auteuil avec un starting d'une simplicité enfantine, — son invention n'a pas été brevetée.



Le mécanisme du starting-gate.

Plusieurs systèmes de starting-gate existent sur nos hippodromes: ils se ramènent tous au même principe.

starting-gate.

ment précis où les rubans se lèvent, les chevaux partent; il n'y a de faux départs que si un des chevaux part avant le lever des rubans.

ple poire qui actionne le déclenchement du mécanisme d'un appareil.

La tâche du starter hippique est bien simplifiée par ce fait que tous les chevaux partent en même temps et d'un même point.

Sauf dans les épreuves de trotting, il n'y a pas de handicap de distance, et il n'y a jamais de handicap de temps. En sorte que le starter n'a jamais à doubler son drapeau d'un chronomètre, comme cela se pratique dans les courses d'automobiles ou de yachts.

PAUL MÉGNIN.

LES CRACKS DE 1906 : MOULINS LA MARCHE

Par Maurice LA RIVIERRE

Encore une des bonnes acquisitions de M. Lieux — Il n'a guère de grands engagements pour la saison

MOULINS LA MARCHE, comme on sait, et Bonafous, comme lui, ont débuté dans les prix à réclamer pour s'élever peu à peu, par des performances de plus en plus significatives, aux premiers rangs de leur génération. Entre eux deux, on peut hésiter à décider lequel est le meilleur. Ils se sont rencontrés en deux occasions, et chaque fois, il est vrai, Bonafous a battu son rival, mais en faveur de ce dernier il n'est pas défendu d'invoquer certaines excuses. C'est une bien courte encolure, en tout cas, qui les séparait dans leur rencontre à poids égal du prix de la Baltique, à Maisons, où ils étaient suivis à distance très respectueuse au contraire par Arabie, Scotch Reel, Brôme, etc. Trois semaines après, dans le prix Farfadet, et sur le même parcours de 1.200 mètres, Bonafous, malgré un désavantage de quatre livres, devançait d'une longueur environ Moulins la Marche, qui était placé troisième derrière Belle Fleur ; les distances officielles étaient : trois quarts de longueur, encolure. Mais Moulins la Marche, qui s'était montré assez discipliné devant la starting gate, venait presque aussitôt après le départ en collision avec Belle Fleur, puis le poulain et la pouliche se gênaient encore mutuellement au moment de leur effort, de telle sorte que Bonafous, bien appuyé à la corde dès le début et placé à l'abri de tout incident, a paru remporter contre ses deux adversaires une victoire tant soit peu chanceuse.

Enfin, et c'est la considération qui, à mon avis, pourrait rendre le moins improbable une interversion, l'an prochain, entre le fils de Son O'Mine et celui de Fourire, c'est que leurs deux rencontres ont eut lieu sur le terrain de Maisons-Laffitte, qui peut être médiocrement favorable à Moulins la Marche, comme il l'a été dans le passé à beaucoup de bons chevaux ; et c'est sur cette même piste droite de Maisons que Bonafous a remporté toutes ses autres victoires, sauf une, acquise sur les 900 mètres (toujours en ligne droite) de Saint-Cloud. Moulins la Marche a fait au contraire ses preuves sur les terrains les plus divers, sur des distances que n'a jamais abordées Bonafous et sur des pistes tournantes, dont l'expérience n'a pas été faite non plus par le poulain de M. Vanderbilt. Moulins la Marche a gagné à Saint-Cloud deux fois sur 1.500 mètres, puis sur 1.600, enfin sur 2.000 mètres. Il a également triomphé sur 1.400 mètres, à Maisons, de Charmant et de Rameau Fleuri. Mais ses deux courses les plus marquantes ont été fournies à Longchamp sur les 1.600 mètres du Prix des Chênes, où il a battu avec la plus grande sûreté, en leur rendant plus ou moins de poids, des adversaires comme Fructidor, Paimpolaise, Iras, qui venaient de montrer ou allaient montrer une forme excellente, puis Chantilly, dans le prix de Condé : après avoir été dans le lot de tête pendant presque tout le parcours de 2.000 mètres, avec sa grosse surcharge de dix livres, il n'a pu résister sur la fin à l'attaque de M. Périchon et de Cortès, derrière lesquels il se plaçait troisième à une courte tête et une demi longueur. On a même fait à Ch. Childs, qui le montait ce jour-là le double et évidemment contradictoire reproche d'avoir poussé le cheval de bout en bout et sans répit aucun et de l'avoir ralenti avec trop de confiance dans la ligne droite : tout en admettant, comme ce serait mon avis personnel, que le cavalier ait tiré du poulain le meilleur parti possible, en raison des conditions où la course s'est présentée pour eux, on doit tenir cette performance comme très concluante en faveur de la classe et de la résistance de Moulins la Marche. Il a prouvé, d'ailleurs, qu'il avait très bien supporté cette dure épreuve, puisque c'est quelques jours après qu'il fournissait sa onzième course et remportait sa sixième victoire de la campagne sur les 2.000 mètres de Saint-Cloud.

Les engagements actuels de Moulins la Marche se bornent au Grand Prix de Nice et au Prix du Cercle International de Vichy, deux épreuves où le poids pour âge normal peut se trouver modifié



Moulins la Marche, ch. bai, 3 ans, par Fourire et Moulinaise, à M. Lieux.

dans des proportions importantes par le double jeu des surc narges et des décharges.

Ses origines. Moulins la Marche est un produit de la seconde année de monte de Fourire : la première production du fils de Perplexe ne contenait aucun animal digne d'être cité ; mais la seconde, beaucoup plus nombreuse, du reste, a été d'une qualité infiniment plus relevée, puisque, outre le poulain de M. Lieux, elle a fourni Fructidor, qui a enlevé trois courses, Haut Pin, qui en a gagné une, Zouavell et Zira II, qui ont couru honorablement.

La mère de Moulins la Marche, Moulinaise, a été élevée comme lui par M. Desclos au haras dont le poulain porte glorieusement le nom. Issue de l'alliance d'Eusèbe (par Favonius) et d'une fille de Kisber, elle réunit ainsi les sangs de Gladiator, de King Tom, de Buccaneer et de Rataplan, d'où sont déjà sortis nombre de stayers ; on retrouve, du reste, dans l'ascendance de Fourire et à un degré très rapproché le nom de King Tom, un peu plus loin celui de Gladiator. En ligne maternelle, Moulinaise se rattache à cette Duchess of Newcastle, dont la descendance a, au contraire, fourni jadis à l'écurie du comte de Lagrange quelques animaux d'une rare vitesse. Née en 1886, Moulinaise, qui n'a jamais paru sur l'hippodrome, avait été jusqu'ici peu heureuse au haras. Elle a eu plusieurs produits de demi-sang, notamment avec Fuschia, le grand étalon trotteur, et a en outre été livrée sans grand succès à Zut (deux fois), à Avor, à The Condor, à Bégonia (deux fois), à Rueil (deux fois) ; elle avait donné en 1893, avec Bégonia, un poulain déjà nommé Moulins la Marche, mais qui n'a pas fait parler de lui ; il n'a même, je crois, jamais couru. En 1904, elle a eu un poulain de Fourire, propre frère par conséquent de Moulins la Marche, deuxième du nom, et a été saillie de nouveau par le même étalon en 1904 et 1905.

Moulins la Marche a été vendu comme yearling à l'entraîneur Ch. Carter, sous les couleurs duquel il a disputé ses trois premières courses : non placé deux fois à Deauville ; en modeste société, il enlevait de peu, le 18 septembre à Saint-Cloud, un prix à réclamer sur des animaux médiocres. Il était alors réclamé pour 10.113 francs par M. Lieux, pour lequel il gagnait ensuite plus de 30.000 francs.

MAURICE LA RIVIERRE.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

BOXE ET CANNE

Championnats. — Mercredi 14 février. — Canne. — **Amateurs** : Amagat bat Cazaud. **Professeurs** : Farus vainqueur d'Adolphe, forfait.

Boxe française. — **Poids plume.** Georges Jeannot, 49 kil. 500 bat Gaston Jeannot, 49 kil. 500; Ducasse, 49 kil. 500 bat Mazoir, 50 kil. **Poids extra-légers** : Bardey 55 kil. bat Lang 53 kil. **Poids moyens** : Briat 66 kil. vainqueur de Flamery 67 kil. forfait. **Poids lourds** : Deligny 83 kil. bat Brost 78 kil. déclassé.

Boxe anglaise. **Poids extra-légers** : Prévot 55 kil. bat Lhomme 54 kil. ; Cuny 53 kil. bat Diard 55 kil. **Poids moyens** : Briat 66 kil. bat Adolphe 60 kil. 500, Cœuille 69 kil. bat Moreau 65 kil. forfait.

Vendredi 15 février. — **Canne** : Deloffre bat De-raeve. **Professeurs** : Baissas bat Bonnechère. **Boxe française.** — **Poids extra-légers** : Ducasse 49 kil. 500 bat Nils 53 kil. **Poids légers** : Thorner 63 kil. bat Lafond 65 kil. ; Muffat 59 kil. bat L. Enard 63 kil. **Poids moyens** : Spinner 71 kil. bat Reinem 71 kil. **Poids lourds** : Briat 66 kil. bat L. Graham 78 kil. **Boxe anglaise.** — **Poids plume** : G. Jeannot 49 kil. 500 vainqueur de Mazoir 50 kil. forfait ; Ducasse 49 kil. 500 bat Fayou 49 kil. 500. **Poids légers** : T. H. Jordan 60 kil. et Gary 63 kil. font match nul. Stéphane 62 kil. 500 vainqueur d'Adolphe 60 kil. 500 forfait. **Poids lourds** : Gay 73 kil. vainqueur de Moreau 65 kil. forfait.

CROSS-COUNTRY

18 février. — **Championnat de Paris** (16 kil.). — 1. Bouchard (S. A. M.), en 55 m. ; 2. E. Rax (S. F.) ; 3. Ragueneau (S. A. M.) ; 4. Renard (S. A. M.) ; 5. Landriot (S. A. M.) ; 6. Millerot (R. C. F.) ; 7. David (S. A. M.) ; 8. Chastanié (R. C. F.) ; 9. E. Filiâtre (R. C. F.) ; 10. Rossi (R. C. F.) ; 11. Cousin (S. F.) ; 12. G. Filiâtre (R. C. F.) ; 13. Dumonteil (G. A. S. S. M.) premier de la seconde catégorie. La S. A. M. gagne le challenge par 35 points.

FOOTBALL RUGBY

Joinville. — Union Athlétique du 1^{er} arrondissement bat l'Union Sportive Parisienne, par 3 points à rien.

A. S. des Etudiants de Paris bat la S. A. M., par 8 points à rien.

Parc des Princes. — Le 5^e Génie bat l'Ecole de Saint-Cyr, par 14 points à 11.

Polo-Club de Bagatelle. — R. C. de France bat A. S. F., par 60 points à 3. C. A. (2) bat R. C. F. (2).

FOOTBALL ASSOCIATION

Joinville. — U. A. du 1^{er} Arrondissement bat le Club des Sports athlétiques, forfait.

A. S. F. bat l'United Sports Club par 2 buts à rien.

C. F. bat C. A. F. par 5 buts à rien. U. A. St.-Mandéenne bat U. S. Villeneuve par 2 buts à 1.

Gallia Club et C. A. P. font match nul.

L'ÉQUIPE PREMIÈRE DE L'OLYMPIQUE DE MARSEILLE



L'équipe première de l'Olympique de Marseille, gagnante du Championnat du Littoral.

MARSEILLE compte des joueurs de football de première force, capables d'être opposés aux meilleurs. L'équipe (1) de l'Olympique de Marseille qui vient de remporter le championnat du Littoral d'Association a fait preuve au cours de la partie d'une science et d'une adresse rares. Cette victoire fait bien augurer pour sa prochaine rencontre avec le champion de la Côte d'Azur pour le Championnat de France.

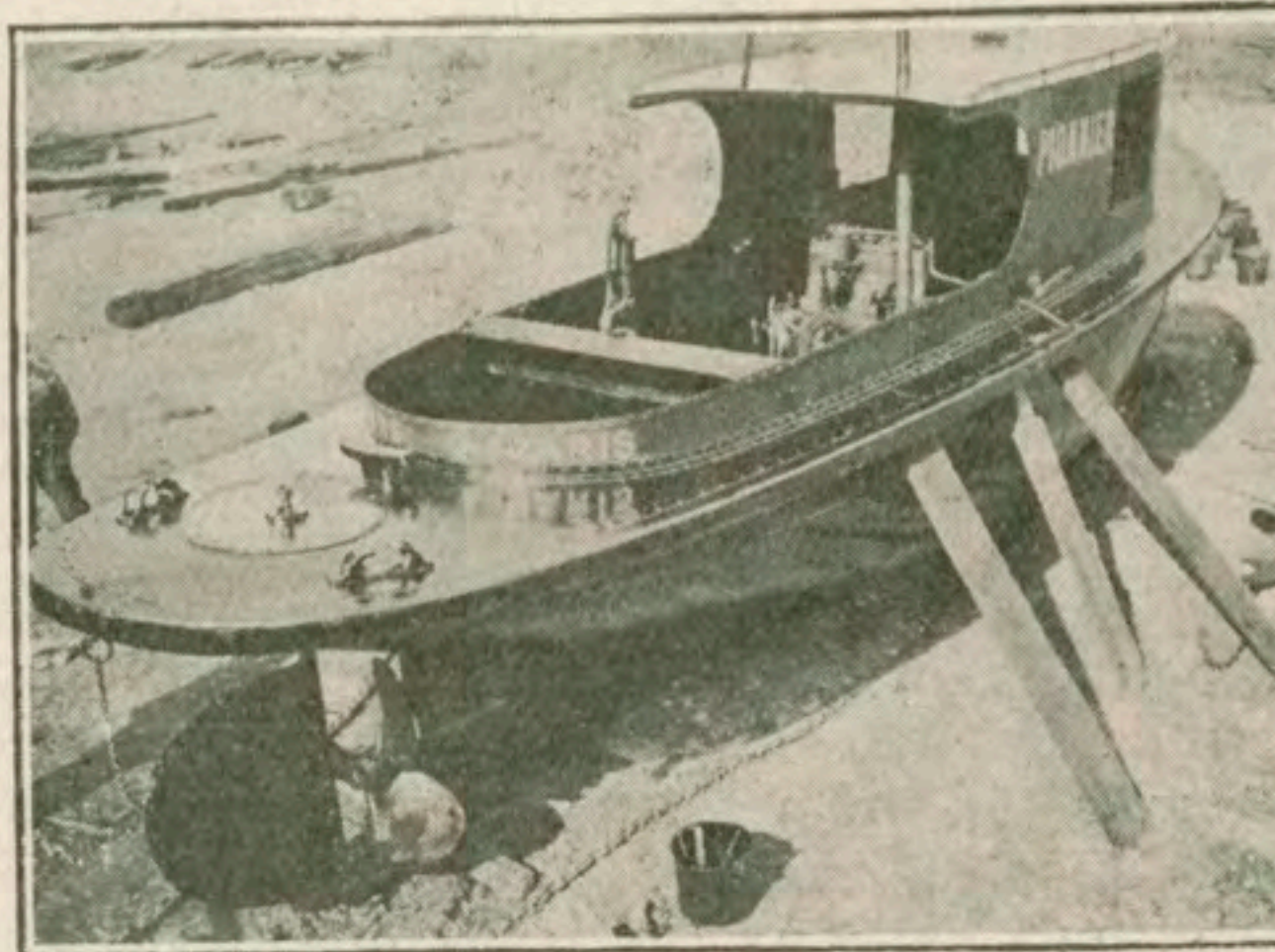
UN MARIAGE EN AUTOMOBILE



Le mariage Gallet-Didier.

M. Henri Gallet, chef du contentieux et de la publicité de la maison de Dion-Bouton, s'est marié le 14 février avec Mlle Juliette Didier, fille de M. Didier, l'un des plus anciens et des plus brillants conducteurs amateurs de la fameuse marque de Puteaux. Naturellement, les deux jeunes gens célébrèrent leur mariage en employant leur moyen de transport favori.

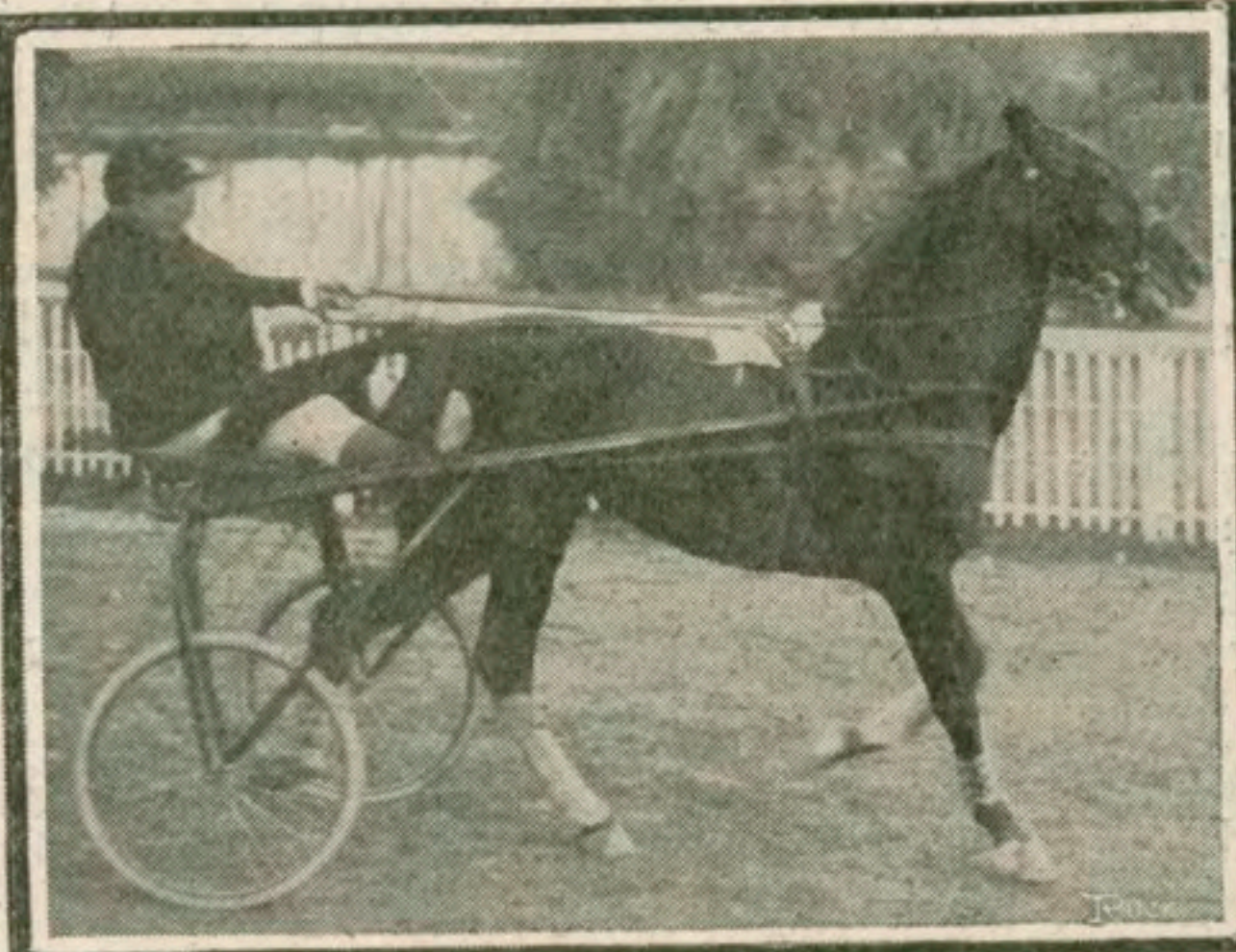
LE PREMIER REMORQUEUR A PÉTROLE



Le premier remorqueur à pétrole lourd (14 HP), utilisé en Seine.

LE GRAND PRIX DU TROTTEUR DE NICE

Le Grand Prix du Trotting au Meeting de Nice a été couru le 11 février. Ce prix de 10.000 francs est l'un des plus importants de l'année pour le trot attelé, il se dispute en partie liée. La victoire est revenue à Kirkwood Junior ch. à M. Lamma. La distance était de 1.750 mètres, Kirkwood partait à 1.800 mètres. On peut considérer le vainqueur comme le meilleur trotteur Européen.



Kirkwood junior, arrivé premier dans le Grand Prix du trotting, à Nice.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

COURSE A PIED

Vélodrome d'Hiver, 18 février. **Championnat pédestre** de 50 kilomètres. — 1. Labry (J. A. O.) en 3 h. 28 m. 5 s. 2/5 (record). Précédent record : Hurst, 3 h. 36 m. 45 s. ; 2. Rouchy Volpati ; 4. Marius ; 5. G. Thomas ; 6. Jack ; 7. Garour ; 8. Immé.

HIPPISME

Jeudi 15 février

Auteuil. **Prix d'Ouverture** (haies, 2.800 m.). — 1. Taidoun, à M. Thiébaux (Holt) ; 2. Medwin ; 3. Marco III. (11 partants.)

Prix de Vauresson (steeple-chase, 3.500 m.). — 1. Grozav, au vicomte de Fontarce (Piggott) ; 2. Burlingame ; 3. Bleuets. (3 partants.)

Prix Bougie (haies, 3.100 m.). — 1. Violon II, à M. Douvreur (Day) ; 2. Fragilité ; 3. Frosdorpe. (8 partants.)

Prix de Bellevue (steeple-chase, 3.500 m.). — 1. Rosny, à M. de Gaullier (Saint-Léger) ; 2. Arc en Ciel ; 3. Bec d'Ambès. (5 partants.)

Prix Silversmith (steeple-chase, 3.500 m.). — 1. Beaurepaire, à M. Ed. Archdeacon (Sauval) ; 2. Tasa ; 3. Moulin-Neuf. (7 partants.)

Prix Recruit (haies, 3.100 m.). — 1. Gibichung, à M. Ed. Archdeacon (Sauval) ; 2. La Celle Saint Cloud ; 3. Banshec. (5 partants.)

Vendredi 16 février

Colombes. **Prix d'Ouverture** (haies, 3.200 m.). — 1. Duc du Maine, à M. E. Thiébaux (J. Bartholomew) ; 2. Coustou ; 3. Grâce Darling. (10 partants.)

Prix de Pontilaut (steeple-chase, 3.800 m.). — 1. Le Capucin, à M. S. Dufour (M. Adèle) ; 2. Arlens ; 3. Coral. (9 partants.)

Prix de Chelles (steeple-chase, 3.400 m.). — 1. Plannette, à M. A. Coblenz (R. Sauval) ; 2. Oblat ; 3. Easton. (7 partants.)

Prix des Lusards (haies, 3.000 m.). — 1. Taidoun, à M. E. Thiébaux (J. Bartholomew) ; 2. Acutum ; 3. Rigollard. (10 partants.)

Prix de Rosny (haies, 3.000 m.). — 1. Castibelza, à M. A. Darbon (Brooks) ; 2. Beauquemare ; 3. Apanage. (6 partants.)

Prix de Férolles (steeple-chase, 4.000 m.). — 1. Lancier III, à M. Max Bouchy (M. Adèle) ; 2. Pétrone III ; 3. Seul III. (8 partants.)

Dimanche 18 février

Auteuil. **Prix Roubie** (steeple-chase, 3.500 m.). — 1. Coustou, à M. Rodellec du Porzic (Sparkes) ; 2. Oms ; 3. Rantigny. (4 partants.)

Prix Jackal (haies, 3.100 m.). — 1. Valievo, à M. Nechitch (M. Adèle) ; 2. Vieux Jeu ; 3. Ether II. (8 partants.)

Prix de Billancourt (steeple-chase, 4.200 m.). — 1. Renégat, à M. Balsan (Wilson) ; 2. Beaurepaire ; 3. Frisquet. (9 partants.)

Prix Kérym (haies 2.800 m.). — 1. Gibichung, à M. Ed. Archdeacon (G. Sauval) ; 2. La Celle Saint-Cloud ; 3. Diégo. (8 partants.)

Prix du Barry (steeple-chase, 4.000 m.). — 1. Montjoie, à M. E. Fischhof (Hollobone) ; 2. Vincent ; 3. Savarin. (4 partants.)

Prix de Passy (haies, 3.100 m.). — 1. Mon Pays (G. Sauval) ; 2. Apanage ; 3. Ile d'Elbe. (5 partants.)

LE CHAMPIONNAT DE CROSS DU LITTORAL



Le départ du Championnat de Cross du Littoral.

Le championnat de Cross-Country du Littoral a été gâté par une pluie torrentielle qui n'a cessé de gêner les concurrents pendant tout le parcours. Mais le courage des pédestriens marseillais a triomphé du temps et c'est après une course particulièrement dure que Bouin a passé le poteau d'arrivée, devant Pautex, Bazelle, etc...

Dans le classement par équipes, le Phocée-Club a battu le S. C. de Marseille et le C. A. Marseillais.

LA RÉOUVERTURE D'AUTEUIL

Le budget de la Société des Steeple augmente chaque année, mais le nombre des chevaux engagés ne s'accroît pas dans les mêmes proportions

La réouverture de l'hippodrome d'Auteuil, qui marque chaque année celle des courses à obstacles dans la région parisienne, a été l'événement sportif de la semaine passée. C'est une date impatiemment attendue par les sportsmen, privés depuis longtemps de leur distraction favorite; d'autant plus que le public français manifeste pour les courses à obstacle un goût particulier. Parmi les habitués de nos hippodromes, beaucoup les préfèrent aux courses plates. C'est une préférence qu'il est permis de dis-

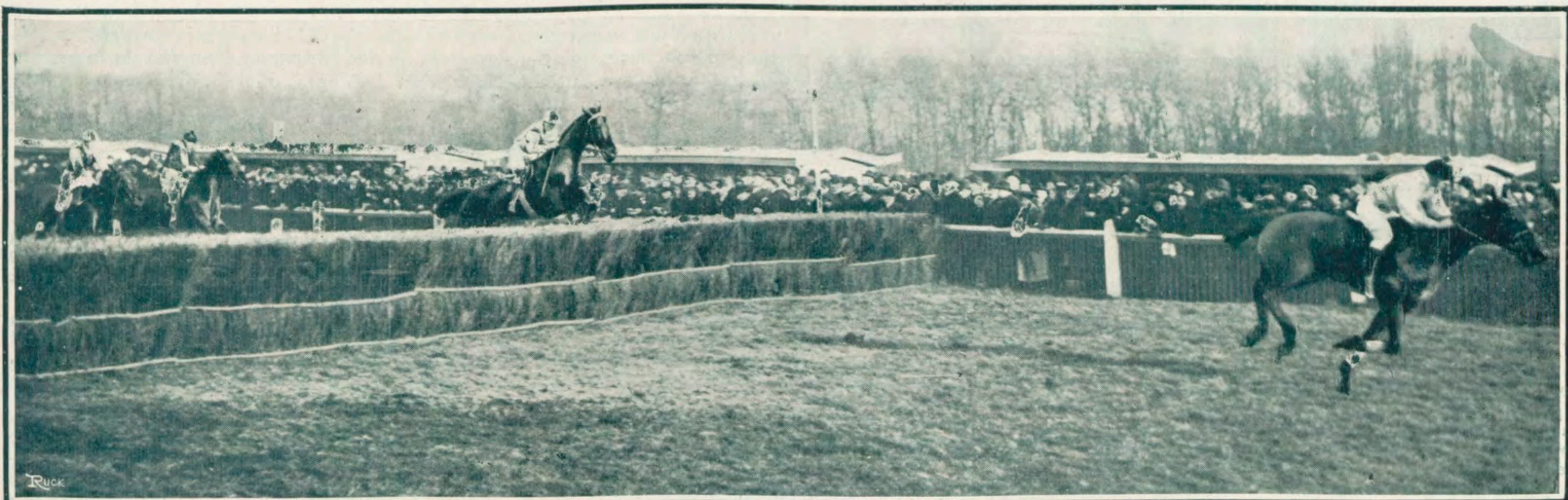


Le vainqueur du Prix de Vauresson (5.000 fr., 3.500 m.).
Renégat, par Witness et Reinette, à M. E. Balsan.



Le vainqueur du Prix de Bellevue (steeple chase, 4.000 fr., 3.500 m.).
Rosny, par Racoleur et Fose Rose, à M. de Caullier.

cuter, mais qu'il est impossible de méconnaître : car les conséquences ont été considérables. En aucun pays du monde les courses à obstacles n'ont atteint le même développement qu'en France. D'un budget fort modeste à ses débuts, en 1863, si on le compare à celui que publiait alors la Société d'Encouragement, la Société des Steeple-Chases offre cette année aux propriétaires et éleveurs, en prix et en allocations diverses, une somme de 2.329.500 francs. De telle sorte que le budget de 1906 atteint plus des deux tiers de celui de la Société d'Encouragement qui s'élève à 3.367.000 francs. Cette proportion ne se modifie que légèrement si l'on compare les sommes allouées aux deux spécialités par l'ensemble de nos grandes sociétés parisiennes. En additionnant les allocations offertes cette année en obstacle par la Société des Steeple-Chases, la Société sportive d'encouragement et la Société de Sports de France, nous arrivons au chiffre de 4.093.500 francs. Le budget des courses plates pour cette même



Frosdorpe.

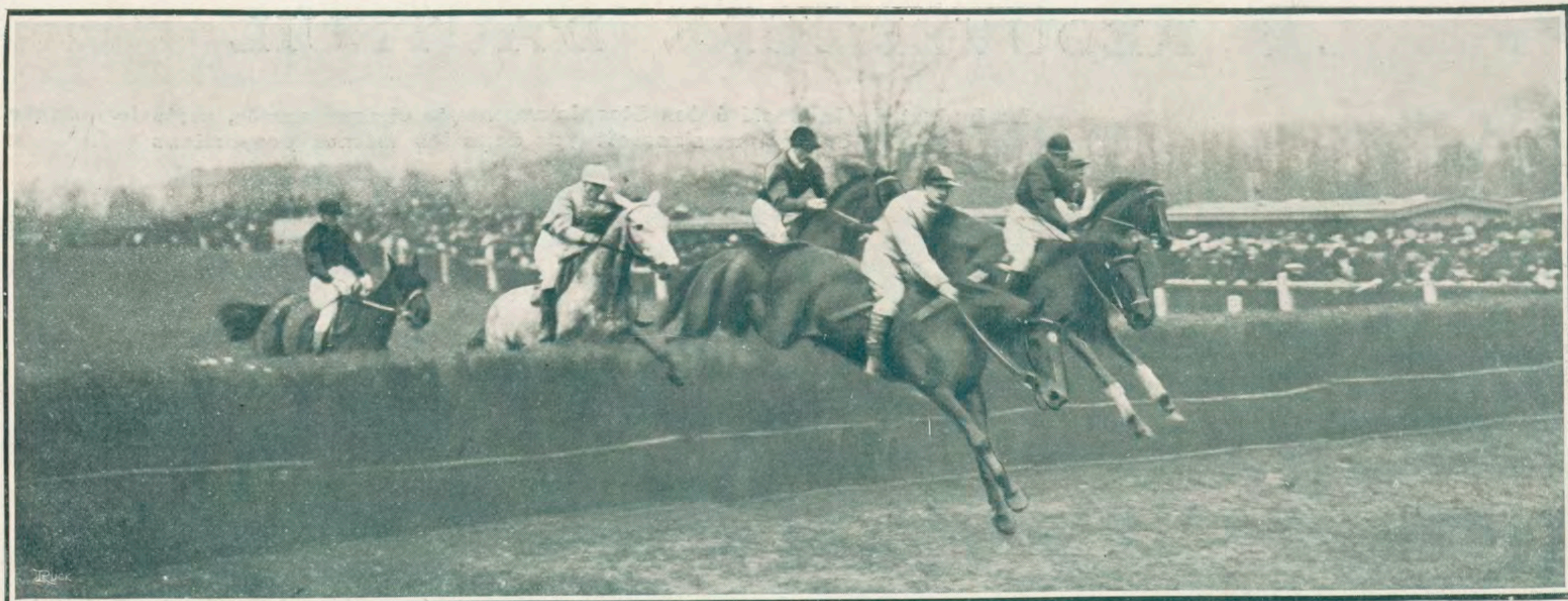
Portman.

Beaurepaire.

Renégat, 1^{er}.

Le Prix de Billancourt (steeple-chase, 15.000 fr., 4.200 m.). Le saut de la haie du Pavillon.

Le Prix de Billancourt a été gagné par Renégat, par Witness et Reinette, à M. E. Balsan, monté par Wilson. Beaurepaire, à M. Archdeacon, a pris la deuxième place, et Frisquet la troisième.



Aubade. Gibichung 1^{er}. La Celle Saint Cloud. Taïdoun. Va et Viens. Diégo.

Le Prix de Kerym (10.000 fr., 2.800 m.).

Le Prix de Kerym a été gagné par Gibichung, par Paliste et Welfare, à M. Ed. Archdeacon, monté par Sauval. La Celle Saint Cloud, à l'entraîneur W. Davis, a pris la seconde place, et Diégo la troisième.

année, pour la Société d'Encouragement, la Société Sportive, la Société de Sports de France et celle du Demi-Sang, atteint environ 7.200.000 francs.

Les budgets d'obstacles ont donc pris depuis 25 ans un accroissement progressif beaucoup plus marqué que les budgets de plat. Mais, fait assez curieux à constater, le nombre des recrues du steeple chase et des courses de haies ne s'est pas accru dans les mêmes proportions; il y a même, si l'on compare le nombre des chevaux de pur sang anglais ayant couru chaque année en plat avec celui des chevaux ayant couru en obstacles, une progression suivie.

En 1880 on relève 676 chevaux ayant couru en plat et 744 en obstacles en 1880 nous trouvons en plat 1.012 chevaux courant et en obstacles 772. L'écart augmente encore en 1900, où nous relevons 2.805 chevaux d'une part et 1.317 de l'autre. Enfin en 1905, le relevé statistique nous donne en plat le chiffre de 2.844 contre celui de 1.639.

On est tenté de dire que l'importance des sommes allouées aux courses d'obstacles, si on les compare à celles allouées aux courses plates, a quelque chose d'un peu anormal. Sans doute, toutes ces allocations vont plus ou moins directement à l'élevage. Mais il est désirable que les produits soient autant que possible récompensés en raison directe de leur qualité; et on ne peut nier que les courses d'obstacles ne soient, à cet égard, un mode de répartition assez peu satisfaisant.

La Société des Steeple Chases a fait tous les efforts qu'il était humainement possible de faire pour écarter l'objection. Elle a déployé toute son ingéniosité à donner à l'élevage des encouragements plus directs. D'où la fondation du Grand Prix de l'Élevage et la création des primes à l'éleveur pour les chevaux gagnants et placés. Mais il semble bien qu'elle n'ait atteint qu'assez imparfaitement son but. Les haras ont rarement tiré grand profit des prix créés en leur faveur et les primes à l'éleveur, dans les épreuves secondaires, ne sont en somme que d'agréables billets de loterie.

Au surplus, ce sont là de bien vaines objections. Le sport se développe comme il peut et suit la voie où l'engage le goût du public. Et après avoir fait aux grands principes, l'hommage de ces quelques réflexions très platoniques, nous nous réjouissons pleinement de la prospérité d'un sport qui, pour être qualifié d'illégitime, n'en demeure pas moins agréable et bienfaisant.

Le programme de 1906. Le programme que nous offre cette année la Société des Steeple Chases est identique à celui de l'an passé. Le Prix Finot, le Prix d'Auteuil, réservé aux quatre ans, le Prix Murat, pour les chevaux de 4 ans et au-dessus, les deux grands handicaps : Prix du Printemps et Prix de l'Équinoxe; enfin, à Pâques, le Prix Le Gouzy et

le Prix du Président de la République, forment les épreuves capitales de la réunion du printemps. Comme dans une pièce bien faite, l'intérêt du programme est très savamment gradué.

C'est parmi les lauréats de la campagne du Midi qu'on a coutume de chercher les gagnants des premières journées. Ils offrent évidemment la garantie d'une forme plus certaine; mais les changements de terrain et d'hippodrome jouent un rôle bien important.

Ce qu'on peut conclure du Meeting de Nice. Il y a d'ailleurs assez peu d'enseignements à tirer des très brillantes réunions qui viennent d'avoir lieu à Nice et à Pau. Le vieux Dandolo et Fragilité s'y sont couverts de gloire, mais n'ont pas fait autre chose que ce que leurs meilleures performances passées permettaient d'attendre d'eux. Nous n'avons à retenir de leurs victoires que l'excellence de leur condition. On peut ajouter que le cheval de M. Fischhoff par les pénalités que lui valent ses succès, trouvera difficilement son emploi dans les grandes épreuves prochaines.

Les deux représentants de l'écurie Lieux, Kan et Pensa, se sont comportés d'une manière plus inattendue; le premier, qui s'était montré jusqu'ici assez médiocre, a remporté le Grand Prix de Pau dans le poids de 75 kilos, après un dead heat à Nice avec Violon II, à 16 livres. Pensa, dont la carrière en plat avait été si curieuse, ne s'est pas montré moins étonnante pour ses débuts en obstacle.

La véritable révélation de la campagne du Midi s'est produite en courses de haies avec Samsam. C'est un cheval de bonne classe qui, sous les couleurs de M. Caillault, avait gagné, en 1904, une des grandes poules du printemps, le Prix Daru. Mais la suite de sa carrière n'avait pas répondu aux espérances qu'on était en droit de fonder sur lui. Sa quatrième année s'était écoulée tout entière sans qu'il ait remporté une victoire. Acheté par M. Liénart à la fin de l'an dernier et mis sur les obstacles, il semble avoir recouvré toute sa qualité passée et trouvé dans son nouveau métier sa véritable voie. Ses trois courses du début sont trois victoires. Parmi elles figurent la grande course de haies de Nice et la grande course de haies de Pau: la première remportée de cinq longueurs avec la plus extrême facilité sur Aubade et Bright, la seconde obtenue plus difficilement, mais avec le poids de 74 kilos. Ce sont là des débuts exceptionnellement remarquables, et on peut prévoir, autant qu'il est permis de prévoir à si longue échéance, que Samsam sera un des concurrents en vue de la grande course de haies d'Auteuil. Il trouvera d'ailleurs, d'ici là, diverses occasions de confirmer son mérite.

A. PECQUEUX.

BLOC=NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

L'AUTEUR de l'article du *Magasin Pittoresque*, paru en 1837, dont nous avons entretenu déjà nos lecteurs, s'exprime ainsi, en ce qui touche le peu de dispositions de ses contemporains à s'instruire des détails de la locomotion alors nouvelle :

« On arrive : on descend. Le groupe du wagon chemine, sans se séparer, jusqu'à la locomotive. Là, un jeune garçon d'environ douze ans s'arrête et, montrant du doigt la machine, demande à son père : « Comment il se fait que « cela qui ne vit pas » puisse avancer tout seul ainsi qu'un cheval, et « entraîner si vite tant de voitures ? » Le père fit l'aveu de son ignorance et proposa la question de son fils à ses voisins, mais ceux-ci se hâtèrent de s'éloigner; évidemment ils auraient été fort embarrassés pour répondre. Il est assez triste de penser

que, parmi les milliers de personnes qui font chaque jour le trajet de Paris à Saint-Germain, une vingtaine au plus peut-être ont pris la peine d'étudier le mystère du mouvement qui les emporte et sont en état d'en parler avec quelque clarté. Certes, ce ne serait pas avec une pareille indifférence que la France parviendrait à surpasser ses voisins dans les sciences d'application mécanique. »

Avons-nous fait, à l'heure actuelle, de très grands progrès dans cette voie ?

Sincèrement, nous ne le croyons pas, du moins au point de vue général.

Pour la plupart des gens qui montent dans un train de chemin de fer, la somme de leurs connaissances spéciales se résume à savoir que le train est remorqué par une machine à vapeur.

De même, en ce qui concerne l'automobile, beaucoup de gens d'un degré d'instruction même supérieur, ne trouvent pas de définition plus exacte que celle-ci : c'est une « voiture à pétrole ».

Cependant, il faut bien dire, à la décharge de nos contemporains qu'un sentiment plus profond les

anime en ce qui concerne la locomotion nouvelle. Est-ce que le désir de s'instruire s'est développé à notre époque, ou plus simplement que le sentiment naturel de curiosité qui sommeille au fond de tout humain s'est affiné ?

Toujours est-il que si, d'une façon générale, la masse du public est encore très imparfaitement initiée aux « mystères » de l'automobile, du moins, les grands traits de la question sont-ils plus généralement « saisis » et plus volontiers « étudiés ».

Et notons que ce phénomène est propre à l'automobile et en paraît être un bienfait. Le voyageur qui s'en remet à une locomotive du soin de le conduire n'a, en somme, nul besoin de connaître les conditions exactes de sa marche. Cela reste un privilège — ou une nécessité — de ceux qui sont chargés de la diriger. Et puis on approche plus difficilement d'une locomotive, et il est rare qu'on ait l'occasion d'en pouvoir contempler d'assez près les différents organes, les ateliers où on les construit et où on les répare étant généralement rigoureusement fermés aux profanes. MICHELIN.